



# Addax MT Kipper

 <b>80 km</b> Reichweite	 <b>Ladezeit</b>	 <b>1000 kg</b> Zuladung	 <b>70 km/h</b> V-Max	 <b>Kipper</b> Kategorie
--	---	--	---	--

Preis (brutto)	<b>€35,450.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>659,97 €</b>
----------------	-------------------	--------------------	-----------------

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	1390 mm	Garantie Akku	5 Jahre
Reichweite Lithium	80 km	Länge:	3741 mm	Garantie Fahrzeug	2 Jahre
km/h	70 km/h	Radstand:	2040 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1990 mm	Kapazität SLA Akku	--
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	2150 mm x 1390 mm	Kapazität Lithium Akku	12/14,4 -
Schnellladung		Höhe:	250 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	min-12/ max-12 kw	Breite	1390 mm	Verbrauch	12 kWh

## Testfazit

Der Addax MT eignet sich dank seiner Wendigkeit und den Aufbautypen besonders für Landschaftsbaubetriebe und Kommunen zur Pflege von Grünanlagen und Parks, aber auch als Baustellenfahrzeug oder für den Betrieb in Werkshallen. Während die Ausstattung sehr minimal ist, punktet der Addax mit seiner Wendigkeit und den vielen Aufbauvarianten.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	4/5
Antrieb & Aufladung	2/5
Komfort & Ausstattung	2/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	3/5
Preise & Garantie	2/5
<b>Gesamt</b>	<b>2.6/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Addax ist ein belgischer Hersteller, der sich auf Nutzfahrzeuge für Unternehmen und Gemeinden spezialisiert hat. Der Addax MT ist mit einer offenen sowie einer geschlossenen Frachtbox verfügbar, welche entweder mit klappbaren Seitenwänden oder mit einem hohen Gitteraufbau versehen ist. Des Weiteren sind auch Aufbauten wie Pritsche, Kipper, Koffer, Kühlkoffer sowie kipprbarer Container erhältlich. Das Fahrzeug ist baugleich zum Stama Maestro des dänischen Anbieters GMR. Technisch gibt es den Addax MT ebenso wie den Stama Maestro in zwei Getriebeversionen.

## Laderaum & Flexibilität

Der Addax ist 3,65 Meter lang bei einem Radstand von 2,04 Meter. Die Breite des Fahrzeuges beträgt 1,50 Meter, womit es auch für engere Parkanlagen geeignet ist. Ohne Warnleuchte hat die Kabine Höhe von 1,99 Meter, welches auch bei hohem Gitteraufbau die Gesamthöhe des Fahrzeuges ist. Hinter der Fahrerkabine befindet sich das 2,15 Meter lange Chassis, welches mit den verschiedenen Aufbauten ausgestattet werden kann. Außerdem kann der Kunde wählen, ob die Pritsche über klappbare, flache Seitenwände oder über hohe Gitterwände verfügen soll. Ersteres ist für den Transport von Gütern und Arbeitsgeräten praktisch, während zweiteres ideal als Laubgitter ist. Genaue Angaben über die Ladefläche gibt es vom Hersteller nicht. Diese dürfte aber angesichts der Maße bei rund 3 m<sup>2</sup> liegen. Die Nutzlast liegt bei 565-2000 Kilogramm je nach Konfiguration. Neben der Pritschen-Version mit Laubgitter ist das Fahrzeug auch als Kipper, Koffer, kipprbarer Container, Kühlwagen oder auch als blankes Fahrgestell verfügbar. Das Fahrzeug ist außerdem auch als kurzer Heckkipper mit seitlich abklappbaren Bordwänden verfügbar. Der Raum zwischen Fahrerkabine und Ladefläche wird hier durch eine praktische Werkzeugbox ergänzt.

## Antrieb & Aufladung

Antrieb & Aufladung Technisch gibt es den Addax MT in zwei Versionen: Zum einen als MT10 mit 48 Volt-Motor und einer Leistung von 8kW. Dieses Modell ist mit einem Lithium-Ionen-Akku mit 10,2 kWh ausgestattet und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 58 Km/h. Laut Hersteller soll diese Variante eine Reichweite von 80 Kilometer erreichen. Als MT15 wird der Elektrotransporter von einem 72 Volt-Motor angetrieben, der 12 KW leistet. In dieser Variante übernimmt ebenfalls ein LiFePO4-Akku die Arbeit. Die Kapazität liegt hier aber bei 14,4 kWh, wodurch die Reichweite des Addax auf 132 Kilometer (WLTP) steigen soll. Auch die Höchstgeschwindigkeit liegt hier mit 70 Km/h über der des MT10. Leider liegen jedoch keine Angaben darüber vor, wie lange eine Vollaadung des jeweiligen Akkus benötigt.

## Komfort & Ausstattung

Das Fahrzeug ist sehr einfach ausgestattet, um eine simple Bedienung zu garantieren und den Akku nicht unnötig zu belasten. Die Ausstattungsliste setzt auf nützliche Helfer wie eine Servolenkung (optional) für einfaches Handling, eine Anhängerkupplung (ebenfalls optional) oder eine serienmäßige Scheibenwaschanlage für die Frontscheibe. Für den Einsatz in der kalten Jahreszeit lohnt es sich, den Aufpreis für eine Heizung und einen Satz Winterreifen zu zahlen. In der Mitte der Fahrerkabine findet sich das Armaturenbrett mit Bedienfelder in der Mitte wie beispielsweise Fahrmodi-Schalter oder Berganfahrassistent. Darüber ist das Kontrolldisplay mit Kilometeranzeige, Betriebsstundenzähler und Batterieladeanzeige. Optional ist ein Radio mit Bluetooth, AUX und Freisprecheinrichtung sowie eine Rückfahrkamera verfügbar. Unter der Ladefläche kann das Fahrzeugchassis mit zwei Boxen ausgestattet werden. In diesen findet beispielsweise ein Ladegerät mit 220 Volt Stecker, ein Dieseltank für die Webasto Heizung oder ein Wassertank für die Wisch/Wasch-Anlage Platz. In den Boxen kann jedoch auch zusätzliches Werkzeug verstaut werden. Ebenso lässt sich am Addax für einen Aufpreis ein Hochdruckreiniger, ein Bewässerungskit oder ein Laubsauger (Eliet TL 450 Pro 9 HP) integrieren.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Bedienung und Fahrbetrieb Durch die kompakten Außenmaße eignet sich das Fahrzeug besonders für schmale Wege in Grünanlagen oder Parks. Mit einem Wendekreis von 4,5 Metern lässt sich das Fahrzeug stets bequem wenden. Die Große Frontscheibe bringt dabei eine gute Verkehrsübersicht. Die Bedieneinheit für den Kipper findet sich unterhalb der Ladefläche und kann über einen Schlüssel gestartet werden.

## Umwelt

Der Verbrauch des Fahrzeugs liegt laut Hersteller bei rund 12 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 Kilometer Fahrt 3,60 €.

## Preise & Garantie

Die Preise für den Addax MT beginnen bei rund 35.450 Euro. Ein konkretes Angebot für ein spezielles Modell können Interessenten auf Anfrage beim Unternehmen erhalten. Im Preis enthalten ist das Akkupaket, auf welches der Hersteller eine Gewährleistung von 5 Jahren enthält. Auf das Fahrzeug gibt der Hersteller eine Garantie von 2 Jahren.



# Addax MT Koffer

 <b>80 km</b> Reichweite	 <b>Ladezeit</b>	 <b>1000 kg</b> Zuladung	 <b>70 km/h</b> V-Max	 <b>Koffer</b> Kategorie
--	---	--	---	--

Preis (brutto) **€35,450.00**      Leasingrate (mtl.) **659,97 €**

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	N1	Fahrzeugmaße	Förderhöhe
Reichweite SLA		Höhe:	1390 mm
Reichweite Lithium	80 km	Länge:	3741 mm
km/h	70 km/h	Radstand:	2040 mm
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1990 mm
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	2100 mm x 1390 mm
Schnellladung		Höhe:	1480 mm
Leistung	min-12/ max-12 kw	Breite	1390 mm
			12 kWh

## Testfazit

Der Addax MT eignet sich dank seiner Wendigkeit und den Aufbautypen besonders für Landschaftsbaubetriebe und Kommunen zur Pflege von Grünanlagen und Parks, aber auch als Baustellenfahrzeug oder für den Betrieb in Werkshallen. Während die Ausstattung sehr minimal ist, punktet der Addax mit seiner Wendigkeit und den vielen Aufbauvarianten.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	4/5
Antrieb & Aufladung	2/5
Komfort & Ausstattung	2/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	3/5
Preise & Garantie	2/5
<b>Gesamt</b>	<b>2.6/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Addax ist ein belgischer Hersteller, der sich auf Nutzfahrzeuge für Unternehmen und Gemeinden spezialisiert hat. Der Addax MT ist mit einer offenen sowie einer geschlossenen Frachtbox verfügbar, welche entweder mit klappbaren Seitenwänden oder mit einem hohen Gitteraufbau versehen ist. Des Weiteren sind auch Aufbauten wie Pritsche, Kipper, Koffer, Kühlkoffer sowie kipprbarer Container erhältlich. Das Fahrzeug ist baugleich zum Stama Maestro des dänischen Anbieters GMR. Technisch gibt es den Addax MT ebenso wie den Stama Maestro in zwei Getriebeversionen.

## Laderaum & Flexibilität

Der Addax ist 3,65 Meter lang bei einem Radstand von 2,04 Meter. Die Breite des Fahrzeuges beträgt 1,50 Meter, womit es auch für engere Parkanlagen geeignet ist. Ohne Warnleuchte hat die Kabine Höhe von 1,99 Meter, welches auch bei hohem Gitteraufbau die Gesamthöhe des Fahrzeuges ist. Hinter der Fahrerkabine befindet sich das 2,15 Meter lange Chassis, welches mit den verschiedenen Aufbauten ausgestattet werden kann. Außerdem kann der Kunde wählen, ob die Pritsche über klappbare, flache Seitenwände oder über hohe Gitterwände verfügen soll. Ersteres ist für den Transport von Gütern und Arbeitsgeräten praktisch, während zweiteres ideal als Laubgitter ist. Genaue Angaben über die Ladefläche gibt es vom Hersteller nicht. Diese dürfte aber angesichts der Maße bei rund 3 m<sup>2</sup> liegen. Die Nutzlast liegt bei 565-2000 Kilogramm je nach Konfiguration. Neben der Pritschen-Version mit Laubgitter ist das Fahrzeug auch als Kipper, Koffer, kipprbarer Container, Kühlwagen oder auch als blankes Fahrgestell verfügbar. Das Fahrzeug ist außerdem auch als kurzer Heckkipper mit seitlich abklappbaren Bordwänden verfügbar. Der Raum zwischen Fahrerkabine und Ladefläche wird hier durch eine praktische Werkzeugbox ergänzt.

## Antrieb & Aufladung

Antrieb & Aufladung Technisch gibt es den Addax MT in zwei Versionen: Zum einen als MT10 mit 48 Volt-Motor und einer Leistung von 8kW. Dieses Modell ist mit einem Lithium-Ionen-Akku mit 10,2 kWh ausgestattet und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 58 Km/h. Laut Hersteller soll diese Variante eine Reichweite von 80 Kilometer erreichen. Als MT15 wird der Elektrotransporter von einem 72 Volt-Motor angetrieben, der 12 KW leistet. In dieser Variante übernimmt ebenfalls ein LiFePO4-Akku die Arbeit. Die Kapazität liegt hier aber bei 14,4 kWh, wodurch die Reichweite des Addax auf 132 Kilometer (WLTP) steigen soll. Auch die Höchstgeschwindigkeit liegt hier mit 70 Km/h über der des MT10. Leider liegen jedoch keine Angaben darüber vor, wie lange eine Vollauffüllung des jeweiligen Akkus benötigt.

## Komfort & Ausstattung

Das Fahrzeug ist sehr einfach ausgestattet, um eine simple Bedienung zu garantieren und den Akku nicht unnötig zu belasten. Die Ausstattungsliste setzt auf nützliche Helfer wie eine Servolenkung (optional) für einfaches Handling, eine Anhängerkupplung (ebenfalls optional) oder eine serienmäßige Scheibenwaschanlage für die Frontscheibe. Für den Einsatz in der kalten Jahreszeit lohnt es sich, den Aufpreis für eine Heizung und einen Satz Winterreifen zu zahlen. In der Mitte der Fahrerkabine findet sich das Armaturenbrett mit Bedienfelder in der Mitte wie beispielsweise Fahrmodi-Schalter oder Berganfahrassistent. Darüber ist das Kontrolldisplay mit Kilometeranzeige, Betriebsstundenzähler und Batterieladeanzeige. Optional ist ein Radio mit Bluetooth, AUX und Freisprecheinrichtung sowie eine Rückfahrkamera verfügbar. Unter der Ladefläche kann das Fahrzeugchassis mit zwei Boxen ausgestattet werden. In diesen findet beispielsweise ein Ladegerät mit 220 Volt Stecker, ein Dieseltank für die Webasto Heizung oder ein Wassertank für die Wisch/Wasch-Anlage Platz. In den Boxen kann jedoch auch zusätzliches Werkzeug verstaut werden. Ebenso lässt sich am Addax für einen Aufpreis ein Hochdruckreiniger, ein Bewässerungskit oder ein Laubsauger (Eliet TL 450 Pro 9 HP) integrieren.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Bedienung und Fahrbetrieb Durch die kompakten Außenmaße eignet sich das Fahrzeug besonders für schmale Wege in Grünanlagen oder Parks. Mit einem Wendekreis von 4,5 Metern lässt sich das Fahrzeug stets bequem wenden. Die Große Frontscheibe bringt dabei eine gute Verkehrsübersicht. Die Bedieneinheit für den Kipper findet sich unterhalb der Ladefläche und kann über einen Schlüssel gestartet werden.

## Umwelt

Der Verbrauch des Fahrzeugs liegt laut Hersteller bei rund 12 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 Kilometer Fahrt 3,60 €.

## Preise & Garantie

Die Preise für den Addax MT beginnen bei rund 35.450 Euro. Ein konkretes Angebot für ein spezielles Modell können Interessenten auf Anfrage beim Unternehmen erhalten. Im Preis enthalten ist das Akkupaket, auf welches der Hersteller eine Gewährleistung von 5 Jahren enthält. Auf das Fahrzeug gibt der Hersteller eine Garantie von 2 Jahren.





# Addax MT Pritsche

 <b>80 km</b> Reichweite	 <b>Ladezeit</b>	 <b>886 kg</b> Zuladung	 <b>70 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€35,450.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>659,97 €</b>	

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	1390 mm	Garantie Akku	5 Jahre
Reichweite Lithium	80 km	Länge:	3741 mm	Garantie Fahrzeug	2 Jahre
km/h	70 km/h	Radstand:	2040 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1990 mm	Kapazität SLA Akku	--
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	2150 mm x 1390 mm	Kapazität Lithium Akku	12/14,4 -
Schnellladung		Höhe:	250 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	min-12/ max-12 kw	Breite	1390 mm	Verbrauch	12 kWh

## Testfazit

Der Addax MT eignet sich dank seiner Wendigkeit und den Aufbautypen besonders für Landschaftsbaubetriebe und Kommunen zur Pflege von Grünanlagen und Parks, aber auch als Baustellenfahrzeug oder für den Betrieb in Werkshallen. Während die Ausstattung sehr minimal ist, punktet der Addax mit seiner Wendigkeit und den vielen Aufbauvarianten.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	4/5
Antrieb & Aufladung	2/5
Komfort & Ausstattung	2/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	3/5
Preise & Garantie	2/5
<b>Gesamt</b>	<b>2.6/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Addax ist ein belgischer Hersteller, der sich auf Nutzfahrzeuge für Unternehmen und Gemeinden spezialisiert hat. Der Addax MT ist mit einer offenen sowie einer geschlossenen Frachtbox verfügbar, welche entweder mit klappbaren Seitenwänden oder mit einem hohen Gitteraufbau versehen ist. Des Weiteren sind auch Aufbauten wie Pritsche, Kipper, Koffer, Kühlkoffer sowie kipprbarer Container erhältlich. Das Fahrzeug ist baugleich zum Stama Maestro des dänischen Anbieters GMR. Technisch gibt es den Addax MT ebenso wie den Stama Maestro in zwei Getriebeversionen.

## Laderaum & Flexibilität

Der Addax ist 3,65 Meter lang bei einem Radstand von 2,04 Meter. Die Breite des Fahrzeuges beträgt 1,50 Meter, womit es auch für engere Parkanlagen geeignet ist. Ohne Warnleuchte hat die Kabine Höhe von 1,99 Meter, welches auch bei hohem Gitteraufbau die Gesamthöhe des Fahrzeuges ist. Hinter der Fahrerkabine befindet sich das 2,15 Meter lange Chassis, welches mit den verschiedenen Aufbauten ausgestattet werden kann. Außerdem kann der Kunde wählen, ob die Pritsche über klappbare, flache Seitenwände oder über hohe Gitterwände verfügen soll. Ersteres ist für den Transport von Gütern und Arbeitsgeräten praktisch, während zweiteres ideal als Laubgitter ist. Genaue Angaben über die Ladefläche gibt es vom Hersteller nicht. Diese dürfte aber angesichts der Maße bei rund 3 m<sup>2</sup> liegen. Die Nutzlast liegt bei 565-2000 Kilogramm je nach Konfiguration. Neben der Pritschen-Version mit Laubgitter ist das Fahrzeug auch als Kipper, Koffer, kipprbarer Container, Kühlwagen oder auch als blankes Fahrgestell verfügbar. Das Fahrzeug ist außerdem auch als kurzer Heckkipper mit seitlich abklappbaren Bordwänden verfügbar. Der Raum zwischen Fahrerkabine und Ladefläche wird hier durch eine praktische Werkzeugbox ergänzt.

## Antrieb & Aufladung

Antrieb & Aufladung Technisch gibt es den Addax MT in zwei Versionen: Zum einen als MT10 mit 48 Volt-Motor und einer Leistung von 8kW. Dieses Modell ist mit einem Lithium-Ionen-Akku mit 10,2 kWh ausgestattet und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 58 Km/h. Laut Hersteller soll diese Variante eine Reichweite von 80 Kilometer erreichen. Als MT15 wird der Elektrotransporter von einem 72 Volt-Motor angetrieben, der 12 KW leistet. In dieser Variante übernimmt ebenfalls ein LiFePO4-Akku die Arbeit. Die Kapazität liegt hier aber bei 14,4 kWh, wodurch die Reichweite des Addax auf 132 Kilometer (WLTP) steigen soll. Auch die Höchstgeschwindigkeit liegt hier mit 70 Km/h über der des MT10. Leider liegen jedoch keine Angaben darüber vor, wie lange eine Vollauffüllung des jeweiligen Akkus benötigt.

## Komfort & Ausstattung

Das Fahrzeug ist sehr einfach ausgestattet, um eine simple Bedienung zu garantieren und den Akku nicht unnötig zu belasten. Die Ausstattungsliste setzt auf nützliche Helfer wie eine Servolenkung (optional) für einfaches Handling, eine Anhängerkupplung (ebenfalls optional) oder eine serienmäßige Scheibenwaschanlage für die Frontscheibe. Für den Einsatz in der kalten Jahreszeit lohnt es sich, den Aufpreis für eine Heizung und einen Satz Winterreifen zu zahlen. In der Mitte der Fahrerkabine findet sich das Armaturenbrett mit Bedienfelder in der Mitte wie beispielsweise Fahrmodi-Schalter oder Berganfahrassistent. Darüber ist das Kontrolldisplay mit Kilometeranzeige, Betriebsstundenzähler und Batterieladeanzeige. Optional ist ein Radio mit Bluetooth, AUX und Freisprecheinrichtung sowie eine Rückfahrkamera verfügbar. Unter der Ladefläche kann das Fahrzeugchassis mit zwei Boxen ausgestattet werden. In diesen findet beispielsweise ein Ladegerät mit 220 Volt Stecker, ein Dieseltank für die Webasto Heizung oder ein Wassertank für die Wisch/Wasch-Anlage Platz. In den Boxen kann jedoch auch zusätzliches Werkzeug verstaut werden. Ebenso lässt sich am Addax für einen Aufpreis ein Hochdruckreiniger, ein Bewässerungskit oder ein Laubsauger (Eliet TL 450 Pro 9 HP) integrieren.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Bedienung und Fahrbetrieb Durch die kompakten Außenmaße eignet sich das Fahrzeug besonders für schmale Wege in Grünanlagen oder Parks. Mit einem Wendekreis von 4,5 Metern lässt sich das Fahrzeug stets bequem wenden. Die Große Frontscheibe bringt dabei eine gute Verkehrsübersicht. Die Bedieneinheit für den Kipper findet sich unterhalb der Ladefläche und kann über einen Schlüssel gestartet werden.

## Umwelt

Der Verbrauch des Fahrzeugs liegt laut Hersteller bei rund 12 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 Kilometer Fahrt 3,60 €.

## Preise & Garantie

Die Preise für den Addax MT beginnen bei rund 35.450 Euro. Ein konkretes Angebot für ein spezielles Modell können Interessenten auf Anfrage beim Unternehmen erhalten. Im Preis enthalten ist das Akkupaket, auf welches der Hersteller eine Gewährleistung von 5 Jahren enthält. Auf das Fahrzeug gibt der Hersteller eine Garantie von 2 Jahren.



# Aixam Pro eTruck

<b>95 km</b> Reichweite	<b>Ladezeit</b>	<b>327 kg</b> Zuladung	<b>45 km/h</b> V-Max	<b>Koffer</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€19,990.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>382,32 €</b>	

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L6E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	1750 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	95 km	Länge:	3000 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	45 km/h	Radstand:	2252 mm	Verfügbarkeit	-
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1500 mm	Kapazität SLA Akku	0 -
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	1350 mm x 1465 mm	Kapazität Lithium Akku	7,26 kWh
Schnellladung		Höhe:	0 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	min-6/max-6 kW	Breite	1465 mm	Verbrauch	0 -

## Testfazit

Preise & Garantie Die Preise für das Fahrzeug betragen in der Basisausstattung ab Werk 19.690 Euro für die Pritsche und 20.490 Euro als "Van". Die Batterie ist mit im Preis enthalten und muss nicht extra gemietet werden. Aixam gibt eine Garantie von 2 Jahren auf das Fahrzeug, unabhängig vom Kilometerstand.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	2/5
Bedienung & Fahrbetrieb	3/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Aixam Pro e-Truck ist ein leichter Elektrotransporter der Fahrzeugklasse L6e, der eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h erreicht und in zwei Aufbauvarianten erhältlich ist. Die Zuladung liegt bei 327 Kilogramm.

## Laderaum & Flexibilität

**Konzept & Fahrzeugvarianten** Aixam ist ein französischer Hersteller von sogenannten "Leichtkraftfahrzeugen" mit einem Vertrieb in Deutschland. Mit dem Aixam Pro hat das Unternehmen ein leichtes Nutzfahrzeug im Programm, welches mit Dieselmotoren ("D-Truck") sowie Elektroantrieb ("e-Truck") erhältlich ist. Die hier vorgestellte Elektro-Version gehört zur EG-Fahrzeugkategorie L6e, welche Leichtfahrzeuge bis zu einem Leergewicht von 425 Kilogramm (ohne Akkus) bezeichnet. Der Elektrotransporter in zwei Aufbautypen verfügbar: als Pritsche sowie mit Kofferaufbau ("Van"). Durch seine kleinen Außenmaße ist das Fahrzeug speziell für den Transport von Waren und Gerätschaften in engen Straßen und begrenztem Gelände konzipiert.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Als Koffer-Version "Van" hat der Aixam Pro einen Radstand von 2,52 Meter und ist exakt 3 Meter lang und 1,50 Meter breit. Der Laderaum ist einzig über zwei seitlich öffnende Türen im Heck zugänglich und hat eine Ladehöhe von 1,40 Meter. Der Kofferraum hat eine Länge von 1,35 Meter und kommt auf ein Gesamtvolumen von 2,8m<sup>3</sup>. Als Pritsche ist der Aixam Pro neun Zentimeter kürzer als der "Van", hat aber sonst die gleichen Außenmaße. Die Ladefläche hat hier eine Länge von 1,40 Meter und eine Breite von 1,47 Meter, wodurch sich Platz für rund 2m<sup>2</sup> Güter und Waren ergibt. Das Leergewicht inklusive Akku gibt der Hersteller für beide Versionen mit 440 Kilogramm an, während die Nutzlast bei 327 Kilogramm liegt. Die Anhängelast liegt bei 187 Kilogramm.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Unter der Haube beider Aixam Pro Elektrotransporter arbeitet ein Synchron-Permanentmagnet-Motor, der eine Nennleistung von 6 kW sowie eine Spitzenleistung von rund 9 kW generiert. Das Drehmoment beträgt 50 Nm. Der Aixam Pro hat ein Automatikgetriebe und kann eine Höchstgeschwindigkeit von 45 Km/h erreichen, was auch den Grenzwert für Fahrzeuge der Kategorie L6e darstellt. Die Energiespeicherung erfolgt per Lithium-Ionen-Batterien mit einer Spannung von 48 V und einer Kapazität von 7,26 kWh. Die Reichweite liegt damit im Durchschnitt laut Hersteller bei 95 Kilometer, womit sich der Aixam Pro eher für den Stadtverkehr oder kurze Überlandstrecken eignet. Die Aufladung erfolgt über einen 220 Volt-Stecker. Leider gibt es keine Angaben darüber, wieviel Zeit es beansprucht, die Batterien wieder voll aufzuladen.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Der Aixam Pro ist sehr einfach ausgestattet. Eine Servolenkung ist ebenso wenig erhältlich wie eine Klimaanlage, während elektrische Fensterheber sowie eine Zentralverriegelung Aufpreis kosten. Auch ein Radio kostet zusätzliches Geld, ist dann aber immerhin mit mit USB-Port und Bluetooth-Funktion ausgestattet.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Der Aixam Pro ist sehr klein und dadurch auch sehr wendig. In kleinen Gassen oder auf engen Fabrikgeländen ist er wohl am besten aufgehoben. Zwar ist ein Fenster in der Kabinenrückwand serienmäßig dabei, Fenster in den Hecktüren kosten allerdings extra. Und bei vollem Laderaum nutzen auch diese auch nicht viel. Optional ist dafür aber eine Rückfahrkamera erhältlich, die beim Rangieren der Koffer-Version unterstützt.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Konkrete Verbrauchsangaben zu den Aixam Pro e-Trucks gibt es nicht. Die Reichweite von 95 Kilometer bei einer Akku-Kapazität von 7,26 kWh spricht aber für einen Verbrauch von rund 8 kWh auf 100 Kilometer, also sehr niedrig. So kommt man mit 2,40 Euro Energiekosten rund 100 Kilometer weit bei einem Strompreis von 30 Cent pro kWh. Eine Solaranlage ist nicht verfügbar.



# Aixam-pro-Etruck-pritsche

 <b>95 km</b> Reichweite	 Ladezeit	 <b>327 kg</b> Zuladung	 <b>45 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€19,690.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>376,59 €</b>	

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	L6E	Fahrzeugmaße	Förderhöhe
Reichweite SLA		Höhe:	1750 mm
Reichweite Lithium	95 km	Länge:	2911 mm
km/h	45 km/h	Radstand:	2252 mm
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1500 mm
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	1395 mm x 1465 mm
Schnellladung		Höhe:	300 mm
Leistung	6 kW	Breite	1465 mm
			Garantie Akku
			Garantie Fahrzeug
			2 Jahre
			Verfügbarkeit
			keine Angabe
			Kapazität SLA Akku
			0 -
			Kapazität Lithium Akku
			7,26 kWh
			Batterie inklusive
			ja
			Verbrauch
			0 -

## Testfazit

Preise & Garantie Die Preise für das Fahrzeug betragen in der Basisausstattung ab Werk 19.690 Euro für die Pritsche und 20.490 Euro als "Van". Die Batterie ist mit im Preis enthalten und muss nicht extra gemietet werden. Aixam gibt eine Garantie von 2 Jahren auf das Fahrzeug, unabhängig vom Kilometerstand.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	2/5
Bedienung & Fahrbetrieb	3/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Aixam Pro e-Truck ist ein leichter Elektrotransporter der Fahrzeugklasse L6e, der eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h erreicht und in zwei Aufbauvarianten erhältlich ist. Die Zuladung liegt bei 327 Kilogramm.

## Laderaum & Flexibilität

**Konzept & Fahrzeugvarianten** Aixam ist ein französischer Hersteller von sogenannten "Leichtkraftfahrzeugen" mit einem Vertrieb in Deutschland. Mit dem Aixam Pro hat das Unternehmen ein leichtes Nutzfahrzeug im Programm, welches mit Dieselmotoren ("D-Truck") sowie Elektroantrieb ("e-Truck") erhältlich ist. Die hier vorgestellte Elektro-Version gehört zur EG-Fahrzeugkategorie L6e, welche Leichtfahrzeuge bis zu einem Leergewicht von 425 Kilogramm (ohne Akkus) bezeichnet. Der Elektrotransporter in zwei Aufbautypen verfügbar: als Pritsche sowie mit Kofferaufbau ("Van"). Durch seine kleinen Außenmaße ist das Fahrzeug speziell für den Transport von Waren und Gerätschaften in engen Straßen und begrenztem Gelände konzipiert.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Als Koffer-Version "Van" hat der Aixam Pro einen Radstand von 2,52 Meter und ist exakt 3 Meter lang und 1,50 Meter breit. Der Laderaum ist einzig über zwei seitlich öffnende Türen im Heck zugänglich und hat eine Ladehöhe von 1,40 Meter. Der Kofferraum hat eine Länge von 1,35 Meter und kommt auf ein Gesamtvolumen von 2,8m<sup>3</sup>. Als Pritsche ist der Aixam Pro neun Zentimeter kürzer als der "Van", hat aber sonst die gleichen Außenmaße. Die Ladefläche hat hier eine Länge von 1,40 Meter und eine Breite von 1,47 Meter, wodurch sich Platz für rund 2m<sup>2</sup> Güter und Waren ergibt. Das Leergewicht inklusive Akku gibt der Hersteller für beide Versionen mit 440 Kilogramm an, während die Nutzlast bei 327 Kilogramm liegt. Die Anhängelast liegt bei 187 Kilogramm.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Unter der Haube beider Aixam Pro Elektrotransporter arbeitet ein Synchron-Permanentmagnet-Motor, der eine Nennleistung von 6 kW sowie eine Spitzenleistung von rund 9 kW generiert. Das Drehmoment beträgt 50 Nm. Der Aixam Pro hat ein Automatikgetriebe und kann eine Höchstgeschwindigkeit von 45 Km/h erreichen, was auch den Grenzwert für Fahrzeuge der Kategorie L6e darstellt. Die Energiespeicherung erfolgt per Lithium-Ionen-Batterien mit einer Spannung von 48 V und einer Kapazität von 7,26 kWh. Die Reichweite liegt damit im Durchschnitt laut Hersteller bei 95 Kilometer, womit sich der Aixam Pro eher für den Stadtverkehr oder kurze Überlandstrecken eignet. Die Aufladung erfolgt über einen 220 Volt-Stecker. Leider gibt es keine Angaben darüber, wieviel Zeit es beansprucht, die Batterien wieder voll aufzuladen.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Der Aixam Pro ist sehr einfach ausgestattet. Eine Servolenkung ist ebenso wenig erhältlich wie eine Klimaanlage, während elektrische Fensterheber sowie eine Zentralverriegelung Aufpreis kosten. Auch ein Radio kostet zusätzliches Geld, ist dann aber immerhin mit mit USB-Port und Bluetooth-Funktion ausgestattet.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Der Aixam Pro ist sehr klein und dadurch auch sehr wendig. In kleinen Gassen oder auf engen Fabrikgeländen ist er wohl am besten aufgehoben. Zwar ist ein Fenster in der Kabinenrückwand serienmäßig dabei, Fenster in den Hecktüren kosten allerdings extra. Und bei vollem Laderaum nutzen auch diese auch nicht viel. Optional ist dafür aber eine Rückfahrkamera erhältlich, die beim Rangieren der Koffer-Version unterstützt.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Konkrete Verbrauchsangaben zu den Aixam Pro e-Trucks gibt es nicht. Die Reichweite von 95 Kilometer bei einer Akku-Kapazität von 7,26 kWh spricht aber für einen Verbrauch von rund 8 kWh auf 100 Kilometer, also sehr niedrig. So kommt man mit 2,40 Euro Energiekosten rund 100 Kilometer weit bei einem Strompreis von 30 Cent pro kWh. Eine Solaranlage ist nicht verfügbar.

**TESTURTEIL** 

★★★★☆

ELEKTROTRANSPORTER-VERGLEICH.DE 

Testbericht 110 von 03/17/2022



# Alke ATX 340 E Kipper

 <b>80 km</b> Reichweite	 <b>2.6 h</b> Ladezeit	 <b>980 kg</b> Zuladung	 <b>44 km/h</b> V-Max	 <b>Kipper</b> Kategorie
--	--	---	---	--

Preis (brutto)	<b>€27,000.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>516,40 €</b>
----------------	-------------------	--------------------	-----------------

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	N1	Fahrzeugmaße	Förderhöhe		
Reichweite SLA	80 -	Höhe:	1890 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	80 km	Länge:	3530 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	44 km/h	Radstand:	2130 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	2.6 h	Breite:	1215 mm	Kapazität SLA Akku	14.4 kwh
Ladezeit 230V-Steckdose	2.6 h	Laderaum-Maße:	1800 mm x 1500 mm	Kapazität Lithium Akku	20 kwh
Schnellladung		Höhe:	250 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	max14 kw	Breite	1500 mm	Verbrauch	7,5-12 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie Da die ATX-Serie für Industrie und gewerbliche Kunden konzipiert ist und die Anzahl an Aufbauarten sehr hoch ist, gibt es keine offiziellen Preislisten für das Fahrzeug. Hier müssen sich Kunden mit ihren konkreten Vorstellungen an die Vertriebspartner wenden. Diese erstellen dann ein Angebot, dessen Preis von der Aufbauart, den Ausstattungsdetails und der Stückzahl abhängig ist. Der Netto-Listenpreis beträgt für den ATX 310 E beispielsweise 23.500€. Der Startpreis für den ATX 340 E liegt bei 27.000 €.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	5/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	3/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>



## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Aixam Pro e-Truck ist ein leichter Elektrotransporter der Fahrzeugklasse L6e, der eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h erreicht und in zwei Aufbauvarianten erhältlich ist. Die Zuladung liegt bei 327 Kilogramm.

## Laderaum & Flexibilität

**Konzept & Fahrzeugvarianten** Der norditalienische Hersteller Alkè hat sich auf Elektrofahrzeuge für den Industriesektor – von der Logistik bis hin zum Bauunternehmen – spezialisiert. Alle Modelle haben die europäische Zulassung N1, welche Fahrzeuge zur sogenannten „Güterbeförderung“ bis 3,5 Tonnen beinhaltet. Die Fahrzeuge sind für hohe Nutz- sowie Anhängelasten ausgelegt und laut Hersteller extrem robust. Die beliebte Modellreihe ATX ist in unterschiedlichsten Varianten mit einer Nutzlast von 620 bis 1630 kg erhältlich. Der Alkè ist in dutzenden Aufbau-Variationen verfügbar. Von der herkömmlichen Pritsche bis zum Salzstreufahrzeug, von der Kühlbox bis zum Modul „Streetfood-Fahrzeug“: Alkè bietet hier für so ziemlich jeden Industriezweig etwas an.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Aufgrund der vielen Aufbauvarianten ist ein Gesamtüberblick über die Transportmöglichkeiten des Alkè ATX 340E kaum möglich. Da Alkè die Lademaße auf Basis der Pritsche angibt, soll das Hauptaugenmerk hier auf dieser Version liegen. Je nach Radstand hat der ATX so eine Ladeflächenlänge von 1,80 Meter bzw. 2,00 Meter. Die maximal nutzbare Breite beträgt laut Hersteller 1,50 Meter. Die Kabinenhöhe liegt bei 1,89 Meter, was auch der Fahrzeughöhe entspricht, solange der Aufbau die Kabine nicht überragt. Eine konkrete Nutzlast gibt es beim Alkè nicht, da diese aufgrund der vielen Aufbauten nicht konkret festlegbar ist. Stattdessen gibt der Hersteller eine sogenannte „Traglast mit Chassis“ an. Hier muss also noch die gewählte Kabine sowie der jeweilige Aufbau mit eingerechnet werden, um auf die Nutzlast zu kommen. Die Traglast reicht von 620 Kilogramm bis zu 1630 Kilogramm. Die Anhängelast beträgt für öffentliche Straßen 2 Tonnen mit einem gebremsten Anhänger. Außerhalb des StVO-Wirkungsbereich dürfen bis zu 4,5 Tonnen an die ATX Fahrzeuge gehangen werden. So lassen sich auch mehrere Anhänger problemlos von A nach B bewegen.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Der Heckantrieb des Fahrzeugs leistet 14 kW und erzeugt ein maximales Drehmoment von 113 Nm. Die Höchstgeschwindigkeit von 44 km/h zeigt deutlich, dass der ATX 340E eher für Großbaustellen, Werksgelände und Industrieanlagen konzipiert wurde als für das Absolvieren langer Strecken. Mit der leistungsstärksten Batterie gibt Alkè eine maximale Steigfähigkeit von 35% an, womit auch unwegsame Gelände bewältigt werden können. Auch die Reichweite ist natürlich abhängig von der Batteriekapazität und dem konkreten Modell. Die geringste Wegstrecke von 54-80 Kilometer kann mit dem Gel-Akku erreicht werden. Die Blei-Batterie soll laut Hersteller eine Reichweite von 90 Kilometern erreichen, während die Version mit 20 kWh-Lithium-Akku bis zu 150 Kilometer weit fahren soll. Durch eine Motorbremse mit Energierückgewinnung kann dabei die Reichweite durch den eigenen Fahrstil beeinflusst werden. Durch ein integriertes Batterieladegerät kann das Fahrzeug an herkömmlichen Steckdosen aufgeladen werden. Die Kosten einer Aufladung gibt Alkè für die kleinste Kapazität mit 2 Euro an und auch die Zeitdauer variiert. Während der Gel-Akku ungefähr 11 Stunden zur vollen Aufladung benötigt, beträgt die Ladezeit mit Blei-Batterie ca. 8 Stunden. Die Lithium-Ionen-Akkus sind mit normaler Ladung in 3,5 Stunden (10 kWh) bzw. 6,5 Stunden (20 kWh) voll, während eine Schnellademöglichkeit diese Zeit auf 1,5 sowie etwas mehr als 2,5 Stunden senkt.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Da die Alkè ATX-Serie speziell für den Einsatz in der Industrie konzipiert ist, hält sich die Ausstattung des Fahrgastbereichs in Grenzen. Hier wurde ganz klar auf Funktionalität und Einfachheit Wert gelegt und weniger auf den Komfort der Mitfahrenden. Optional sind allerdings trotzdem angenehme Extras wie eine Rückfahrkamera, ein Radio mit USB-Anschluss und Bluetooth-Funktion sowie eine Klimaanlage verfügbar. Bei den funktionalen Ausstattungsoptionen für die verschiedenen Transportaufbauten sprengt die Liste an Konfigurationen und Zubehör so manchen Rahmen. Hier gibt es unzählige Kombinationsmöglichkeiten an Elementen. Wenn man sich erst einmal für eine der viele Lösungen entschieden hat, können außerdem nützliche Extras wie eine Anhängerkupplung oder ein Hydraulikbausatz am Heck der Kabine dazu geordert

werden.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Durch die kompakten Außenmaße eignet sich das Fahrzeug für zahlreiche Einsatzorte. Mit einer maximale Steigfähigkeit von 35% eignet sich das Fahrzeug auch im bergigen Gelände. Die große Frontscheibe ermöglicht zudem stets eine optimale Verkehrsbericht. In der Mittelkonsole befindet sich der Tachometer und alle anderen Bedieneinheiten. Leider findet sich dennoch wenig Staufläche im Innenraum der Fahrerkabine.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der Verbrauch liegt je nach Batterie bei 7,5 oder 12 kWh für die Gel-Batterien oder 9 beziehungsweise 13 kWh für die Blei-Säure-Batterie. Die Lithium-Akkus kommen auf einen Verbrauch von 9 oder 18,5 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke zwischen 2,25 und 5,55 €. Trotz der vielfältigen Ausstattungen macht der Hersteller keine Angaben zu einem zusätzlichen Solarmodul.



# Alke ATX 340 E Koffer

 <b>80 km</b> Reichweite	 <b>2.6 h</b> Ladezeit	 <b>980 kg</b> Zuladung	 <b>44 km/h</b> V-Max	 <b>Koffer</b> Kategorie
--	--	---	---	--

Preis (brutto) **€27,000.00**      Leasingrate (mtl.) **516,40 €**

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	80 -	Höhe:	1890 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	80 km	Länge:	3530 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	44 km/h	Radstand:	2130 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	2.6 h	Breite:	1215 mm	Kapazität SLA Akku	14.4 kwh
Ladezeit 230V-Steckdose	2.6 h	Laderaum-Maße:	1800 mm x 1250 mm	Kapazität Lithium Akku	20 kwh
Schnellladung		Höhe:	1250 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	max14 kw	Breite	1250 mm	Verbrauch	7,5-12 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie Da die ATX-Serie für Industrie und gewerbliche Kunden konzipiert ist und die Anzahl an Aufbauarten sehr hoch ist, gibt es keine offiziellen Preislisten für das Fahrzeug. Hier müssen sich Kunden mit ihren konkreten Vorstellungen an die Vertriebspartner wenden. Diese erstellen dann ein Angebot, dessen Preis von der Aufbauart, den Ausstattungsdetails und der Stückzahl abhängig ist. Der Netto-Listpreis beträgt für den ATX 310 E beispielsweise 23.500€. Der Startpreis für den ATX 340 E liegt bei 27.000 €.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	5/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	3/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Aixam Pro e-Truck ist ein leichter Elektrotransporter der Fahrzeugklasse L6e, der eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h erreicht und in zwei Aufbauvarianten erhältlich ist. Die Zuladung liegt bei 327 Kilogramm.

## Laderaum & Flexibilität

**Konzept & Fahrzeugvarianten** Der norditalienische Hersteller Alkè hat sich auf Elektrofahrzeuge für den Industriesektor – von der Logistik bis hin zum Bauunternehmen – spezialisiert. Alle Modelle haben die europäische Zulassung N1, welche Fahrzeuge zur sogenannten „Güterbeförderung“ bis 3,5 Tonnen beinhaltet. Die Fahrzeuge sind für hohe Nutz- sowie Anhängelasten ausgelegt und laut Hersteller extrem robust. Die beliebte Modellreihe ATX ist in unterschiedlichsten Varianten mit einer Nutzlast von 620 bis 1630 kg erhältlich. Der Alkè ist in dutzenden Aufbau-Variationen verfügbar. Von der herkömmlichen Pritsche bis zum Salzstreufahrzeug, von der Kühlbox bis zum Modul „Streetfood-Fahrzeug“: Alkè bietet hier für so ziemlich jeden Industriezweig etwas an.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Aufgrund der vielen Aufbauvarianten ist ein Gesamtüberblick über die Transportmöglichkeiten des Alkè ATX 340E kaum möglich. Da Alkè die Lademaße auf Basis der Pritsche angibt, soll das Hauptaugenmerk hier auf dieser Version liegen. Je nach Radstand hat der ATX so eine Ladeflächenlänge von 1,80 Meter bzw. 2,00 Meter. Die maximal nutzbare Breite beträgt laut Hersteller 1,50 Meter. Die Kabinenhöhe liegt bei 1,89 Meter, was auch der Fahrzeughöhe entspricht, solange der Aufbau die Kabine nicht überragt. Eine konkrete Nutzlast gibt es beim Alkè nicht, da diese aufgrund der vielen Aufbauten nicht konkret festlegbar ist. Stattdessen gibt der Hersteller eine sogenannte „Traglast mit Chassis“ an. Hier muss also noch die gewählte Kabine sowie der jeweilige Aufbau mit eingerechnet werden, um auf die Nutzlast zu kommen. Die Traglast reicht von 620 Kilogramm bis zu 1630 Kilogramm. Die Anhängelast beträgt für öffentliche Straßen 2 Tonnen mit einem gebremsten Anhänger. Außerhalb des StVO-Wirkungsbereich dürfen bis zu 4,5 Tonnen an die ATX Fahrzeuge gehangen werden. So lassen sich auch mehrere Anhänger problemlos von A nach B bewegen.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Der Heckantrieb des Fahrzeugs leistet 14 kW und erzeugt ein maximales Drehmoment von 113 Nm. Die Höchstgeschwindigkeit von 44 km/h zeigt deutlich, dass der ATX 340E eher für Großbaustellen, Werksgelände und Industrieanlagen konzipiert wurde als für das Absolvieren langer Strecken. Mit der leistungsstärksten Batterie gibt Alkè eine maximale Steigfähigkeit von 35% an, womit auch unwegsame Gelände bewältigt werden können. Auch die Reichweite ist natürlich abhängig von der Batteriekapazität und dem konkreten Modell. Die geringste Wegstrecke von 54-80 Kilometer kann mit dem Gel-Akku erreicht werden. Die Blei-Batterie soll laut Hersteller eine Reichweite von 90 Kilometern erreichen, während die Version mit 20 kWh-Lithium-Akku bis zu 150 Kilometer weit fahren soll. Durch eine Motorbremse mit Energierückgewinnung kann dabei die Reichweite durch den eigenen Fahrstil beeinflusst werden. Durch ein integriertes Batterieladegerät kann das Fahrzeug an herkömmlichen Steckdosen aufgeladen werden. Die Kosten einer Aufladung gibt Alkè für die kleinste Kapazität mit 2 Euro an und auch die Zeitdauer variiert. Während der Gel-Akku ungefähr 11 Stunden zur vollen Aufladung benötigt, beträgt die Ladezeit mit Blei-Batterie ca. 8 Stunden. Die Lithium-Ionen-Akkus sind mit normaler Ladung in 3,5 Stunden (10 kWh) bzw. 6,5 Stunden (20 kWh) voll, während eine Schnellademöglichkeit diese Zeit auf 1,5 sowie etwas mehr als 2,5 Stunden senkt.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Da die Alkè ATX-Serie speziell für den Einsatz in der Industrie konzipiert ist, hält sich die Ausstattung des Fahrgastbereichs in Grenzen. Hier wurde ganz klar auf Funktionalität und Einfachheit Wert gelegt und weniger auf den Komfort der Mitfahrenden. Optional sind allerdings trotzdem angenehme Extras wie eine Rückfahrkamera, ein Radio mit USB-Anschluss und Bluetooth-Funktion sowie eine Klimaanlage verfügbar. Bei den funktionalen Ausstattungsoptionen für die verschiedenen Transportaufbauten sprengt die Liste an Konfigurationen und Zubehör so manchen Rahmen. Hier gibt es unzählige Kombinationsmöglichkeiten an Elementen. Wenn man sich erst einmal für eine der viele Lösungen entschieden hat, können außerdem nützliche Extras wie eine Anhängerkupplung oder ein Hydraulikbausatz am Heck der Kabine dazu geordert

werden.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Durch die kompakten Außenmaße eignet sich das Fahrzeug für zahlreiche Einsatzorte. Mit einer maximale Steigfähigkeit von 35% eignet sich das Fahrzeug auch im bergigen Gelände. Die große Frontscheibe ermöglicht zudem stets eine optimale Verkehrsbericht. In der Mittelkonsole befindet sich der Tachometer und alle anderen Bedieneinheiten. Leider findet sich dennoch wenig Staufläche im Innenraum der Fahrerkabine.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der Verbrauch liegt je nach Batterie bei 7,5 oder 12 kWh für die Gel-Batterien oder 9 beziehungsweise 13 kWh für die Blei-Säure-Batterie. Die Lithium-Akkus kommen auf einen Verbrauch von 9 oder 18,5 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke zwischen 2,25 und 5,55 €. Trotz der vielfältigen Ausstattungen macht der Hersteller keine Angaben zu einem zusätzlichen Solarmodul.



# Alke ATX 340 E Pritsche

 <b>80 km</b> Reichweite	 <b>2.6 h</b> Ladezeit	 <b>980 kg</b> Zuladung	 <b>44 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€27,000.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>516,40 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	80 -	Höhe:	1890 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	80 km	Länge:	3530 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	44 km/h	Radstand:	2130 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	2.6 h	Breite:	1215 mm	Kapazität SLA Akku	14.4 kwh
Ladezeit 230V-Steckdose	2.6 h	Laderaum-Maße:	1800 mm x 1500 mm	Kapazität Lithium Akku	20 kwh
Schnellladung		Höhe:	250 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	max14 kw	Breite	1500 mm	Verbrauch	7,5-12 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie Da die ATX-Serie für Industrie und gewerbliche Kunden konzipiert ist und die Anzahl an Aufbauarten sehr hoch ist, gibt es keine offiziellen Preislisten für das Fahrzeug. Hier müssen sich Kunden mit ihren konkreten Vorstellungen an die Vertriebspartner wenden. Diese erstellen dann ein Angebot, dessen Preis von der Aufbauart, den Ausstattungsdetails und der Stückzahl abhängig ist. Der Netto-Listpreis beträgt für den ATX 310 E beispielsweise 23.500€. Der Startpreis für den ATX 340 E liegt bei 27.000 €.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	5/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	3/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Aixam Pro e-Truck ist ein leichter Elektrotransporter der Fahrzeugklasse L6e, der eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h erreicht und in zwei Aufbauvarianten erhältlich ist. Die Zuladung liegt bei 327 Kilogramm.

## Laderaum & Flexibilität

**Konzept & Fahrzeugvarianten** Der norditalienische Hersteller Alkè hat sich auf Elektrofahrzeuge für den Industriesektor – von der Logistik bis hin zum Bauunternehmen – spezialisiert. Alle Modelle haben die europäische Zulassung N1, welche Fahrzeuge zur sogenannten „Güterbeförderung“ bis 3,5 Tonnen beinhaltet. Die Fahrzeuge sind für hohe Nutz- sowie Anhängelasten ausgelegt und laut Hersteller extrem robust. Die beliebte Modellreihe ATX ist in unterschiedlichsten Varianten mit einer Nutzlast von 620 bis 1630 kg erhältlich. Der Alkè ist in dutzenden Aufbau-Variationen verfügbar. Von der herkömmlichen Pritsche bis zum Salzstreufahrzeug, von der Kühlbox bis zum Modul „Streetfood-Fahrzeug“: Alkè bietet hier für so ziemlich jeden Industriezweig etwas an.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Aufgrund der vielen Aufbauvarianten ist ein Gesamtüberblick über die Transportmöglichkeiten des Alkè ATX 340E kaum möglich. Da Alkè die Lademaße auf Basis der Pritsche angibt, soll das Hauptaugenmerk hier auf dieser Version liegen. Je nach Radstand hat der ATX so eine Ladeflächenlänge von 1,80 Meter bzw. 2,00 Meter. Die maximal nutzbare Breite beträgt laut Hersteller 1,50 Meter. Die Kabinenhöhe liegt bei 1,89 Meter, was auch der Fahrzeughöhe entspricht, solange der Aufbau die Kabine nicht überragt. Eine konkrete Nutzlast gibt es beim Alkè nicht, da diese aufgrund der vielen Aufbauten nicht konkret festlegbar ist. Stattdessen gibt der Hersteller eine sogenannte „Traglast mit Chassis“ an. Hier muss also noch die gewählte Kabine sowie der jeweilige Aufbau mit eingerechnet werden, um auf die Nutzlast zu kommen. Die Traglast reicht von 620 Kilogramm bis zu 1630 Kilogramm. Die Anhängelast beträgt für öffentliche Straßen 2 Tonnen mit einem gebremsten Anhänger. Außerhalb des StVO-Wirkungsbereich dürfen bis zu 4,5 Tonnen an die ATX Fahrzeuge gehangen werden. So lassen sich auch mehrere Anhänger problemlos von A nach B bewegen.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Der Heckantrieb des Fahrzeugs leistet 14 kW und erzeugt ein maximales Drehmoment von 113 Nm. Die Höchstgeschwindigkeit von 44 km/h zeigt deutlich, dass der ATX 340E eher für Großbaustellen, Werksgelände und Industrieanlagen konzipiert wurde als für das Absolvieren langer Strecken. Mit der leistungsstärksten Batterie gibt Alkè eine maximale Steigfähigkeit von 35% an, womit auch unwegsame Gelände bewältigt werden können. Auch die Reichweite ist natürlich abhängig von der Batteriekapazität und dem konkreten Modell. Die geringste Wegstrecke von 54-80 Kilometer kann mit dem Gel-Akku erreicht werden. Die Blei-Batterie soll laut Hersteller eine Reichweite von 90 Kilometern erreichen, während die Version mit 20 kWh-Lithium-Akku bis zu 150 Kilometer weit fahren soll. Durch eine Motorbremse mit Energierückgewinnung kann dabei die Reichweite durch den eigenen Fahrstil beeinflusst werden. Durch ein integriertes Batterieladegerät kann das Fahrzeug an herkömmlichen Steckdosen aufgeladen werden. Die Kosten einer Aufladung gibt Alkè für die kleinste Kapazität mit 2 Euro an und auch die Zeitdauer variiert. Während der Gel-Akku ungefähr 11 Stunden zur vollen Aufladung benötigt, beträgt die Ladezeit mit Blei-Batterie ca. 8 Stunden. Die Lithium-Ionen-Akkus sind mit normaler Ladung in 3,5 Stunden (10 kWh) bzw. 6,5 Stunden (20 kWh) voll, während eine Schnellademöglichkeit diese Zeit auf 1,5 sowie etwas mehr als 2,5 Stunden senkt.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Da die Alkè ATX-Serie speziell für den Einsatz in der Industrie konzipiert ist, hält sich die Ausstattung des Fahrgastbereichs in Grenzen. Hier wurde ganz klar auf Funktionalität und Einfachheit Wert gelegt und weniger auf den Komfort der Mitfahrenden. Optional sind allerdings trotzdem angenehme Extras wie eine Rückfahrkamera, ein Radio mit USB-Anschluss und Bluetooth-Funktion sowie eine Klimaanlage verfügbar. Bei den funktionalen Ausstattungsoptionen für die verschiedenen Transportaufbauten sprengt die Liste an Konfigurationen und Zubehör so manchen Rahmen. Hier gibt es unzählige Kombinationsmöglichkeiten an Elementen. Wenn man sich erst einmal für eine der viele Lösungen entschieden hat, können außerdem nützliche Extras wie eine Anhängerkupplung oder ein Hydraulikbausatz am Heck der Kabine dazu geordert

werden.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Durch die kompakten Außenmaße eignet sich das Fahrzeug für zahlreiche Einsatzorte. Mit einer maximale Steigfähigkeit von 35% eignet sich das Fahrzeug auch im bergigen Gelände. Die große Frontscheibe ermöglicht zudem stets eine optimale Verkehrsberichtsicht. In der Mittelkonsole befindet sich der Tachometer und alle anderen Bedieneinheiten. Leider findet sich dennoch wenig Staufläche im Innenraum der Fahrerkabine.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der Verbrauch liegt je nach Batterie bei 7,5 oder 12 kWh für die Gel-Batterien oder 9 beziehungsweise 13 kWh für die Blei-Säure-Batterie. Die Lithium-Akkus kommen auf einen Verbrauch von 9 oder 18,5 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke zwischen 2,25 und 5,55 €. Trotz der vielfältigen Ausstattungen macht der Hersteller keine Angaben zu einem zusätzlichen Solarmodul.



# ARI 345 Food Truck

 <b>230V 55 km</b> Reichweite	 <b>Ladezeit</b>	 <b>325 kg</b> Zuladung	 <b>45 km/h</b> V-Max	 <b>Koffer</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€12,750.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>243,85 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L2E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	55 km	Höhe:	1830 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	230V 55 km	Länge:	2820 mm	Garantie Fahrzeug	6 Monate
km/h	45 km/h	Radstand:	1850 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1300 mm	Kapazität SLA Akku	3,24 kWh
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	1320 mm x 1300 mm	Kapazität Lithium Akku	0 -
Schnellladung		Höhe:	1250 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	min-0/max-3 kw	Breite	1300 mm	Verbrauch	5,6 kWh

## Testfazit

Das ARI 345 bietet zahlreiche Einsatzmöglichkeiten. Die Versionen Pritsche und Kipper eignen sich beispielsweise für Kommunen, Landschaftsbau- oder Handwerksbetriebe. Das ARI 345 Koffer ist eine gute Wahl für Lieferfirmen oder Dienstleister. Mit dem neusten Food Truck-Aufbau finden sich zudem auch zahlreiche Einsatzmöglichkeiten im gastronomischen Bereich. Die Anschaffungskosten des Fahrzeugs sind dabei vergleichsweise niedrig.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	4/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>3.8/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Das ARI 345 ist aktuell eines der kompaktesten Fahrzeuge des in Borna ansässigen Unternehmens ARI Motors. Das Lastenmoped ist in den Aufbau-Varianten Pritsche, Koffer, Kipper und Food Truck verfügbar. Das ARI 345 bietet Platz für eine Person. Durch seine kompakten Außenmaße ist das Lastenmoped vor allem für kurze Wege sowie den innerstädtischen Einsatz geeignet.

## Laderaum & Flexibilität

Das ARI 345 Pritsche ist in drei Größen mit Ladeflächen von 1,42 m<sup>2</sup>, 1,53 m<sup>2</sup> und 1,79 m<sup>2</sup> verfügbar. Die Höhe der Ladebordwand liegt bei 25 cm. Die Ladekantenhöhe bei allen Aufbauten beträgt 56cm. Der Kipper-Aufbau ist in den gleichen Größen verfügbar. Das Kippen der Ladefläche kann mechanisch-hydraulisch oder elektrisch-hydraulisch erfolgen. Für die Sicherung der Ladung sind zudem Verzurr-Ösen sowie eine stabile Plane für das Pritschen-Modell verfügbar. Ebenso lässt sich die Ladefläche durch einen drei- oder vierteiligen Laubgitter-Aufbau ergänzen. Das ARI 345 mit Koffer-Aufbau kommt ebenfalls in 3 Größen mit Ladevolumen von 1,36 m<sup>3</sup>, 1,46 m<sup>3</sup> und 1,90 m<sup>3</sup>. Die Höhe des Koffers variiert dabei zwischen 95 cm (Standard- und L-Version) und 110 cm (XL-Version). Der Food Truck-Aufbau ist in zwei Größen mit Ladevolumen von 2,15 m<sup>3</sup> und 2,42 m<sup>3</sup> erhältlich. Die maximalen Aufbau-Maße liegen bei 1,49 × 1,30 × 1,25 m. Neben einer großzügigen Arbeitsfläche und weiteren ausziehbaren Arbeitsplatten bietet dieser eine Menge Stauraum im unteren Teil des Aufbaus. Neben diesen Standard-Aufbauten hat sich das Unternehmen vor allem auf individuelle Kundenlösungen spezialisiert. So sind auch Sonderanfertigungen möglich. Potentiellen Einsatzfeldern sind keine Grenzen gesetzt.

## Antrieb & Aufladung

Das ARI 345 wird angetrieben über einen 3 kW starken Permanent-Magnet-Synchron-Motor am Heck des Fahrzeugs. Das Automatik-Getriebe bietet auch Fahrern mit wenig Moped-Erfahrung eine einfache Bedienung. Die Blei-Gel Batterie schafft mit einer Kapazität von 3,24 kWh bei einfacher Ausführung eine Reichweite von 55 km oder 100 km bei zweifacher Ausführung (bei 40 Km/h). Optional ist das Fahrzeug auch mit einem LiFePO4-Akku-Paket für 100 km Reichweite und 50 kg mehr Nutzlast erhältlich. Die Kosten des zusätzlichen LiFePO4-Akkus liegen bei 2200 €. Das Lastentrike kann an einer klassischen 230-V-Haushaltssteckdose mit 16Ah Sicherung in 5-6 Stunden vollständig geladen werden. Eine extra Wallbox ist nicht nötig.

## Komfort & Ausstattung

Der Elektro-Kleintransporter verfügt serienmäßig über FM-Radio mit MP3, Bluetooth und Rückfahrkamera sowie eine LCD-Batterie-Kapazitätsanzeige und Tachometer. Ebenso ist ein USB-Anschluss ins Cockpit integriert, über welchen beispielsweise ein Smartphone geladen werden kann. Optional kann das Lastenmoped auch mit einem Rammschutz, einem drei- oder vierteiligen Laubgitter oder einem Leiterträger ausgerüstet werden. Weitere erhältliche Ausstattungsoptionen sind ein Satz Winterreifen und eine orangefarbene Rundumleuchte. Auch eine orangefarbene Folierung mit rot-weißer Bestreifung für den Baustellenbereich ist erhältlich.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Das Fahrzeug kommt auf eine Steigfähigkeit von 18% und wird dadurch auch im bergigen Gelände keine Probleme bekommen. Gebremst wird das Lasten-Trike über 3 hydraulische Scheibenbremsen. Durch den Heckantrieb liegt das Gewicht im hinteren Bereich des Fahrzeuges. So wird vor allem mit Beladung ein optimaler Fahrkomfort ermöglicht. Gefedert wird das Fahrzeug vorne über eine Federgabel mit Stoßdämpfern und hinten über Blattfedern. So lässt sich mit dem ARI 345 auch in unwegsamen Gelände arbeiten. Durch die Fahrerkabine und einen Dreipunktgurt ist es zudem nicht notwendig, während der Fahrt einen Helm zu tragen.

## Umwelt

Der kombinierte Verbrauch des ARI 345 ist mit ca. 5,6 kWh sehr niedrig. Durch ein zusätzliches Solarpanel, welches für rund 30 Kilometer mehr Reichweite sorgt, ist das Fahrzeug noch sparsamer. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 1,68 €.

## Preise & Garantie

Das ARI 345 ist vergleichsweise günstig. Die Preise für die Pritsche starten bei 6.995 €. Der Koffer ist ab 7.395€ und der Food Truck ab 12.725 € erhältlich. Auf das Fahrzeug gibt es 6 Monate Garantie und auf die Batterie 18 Monate Gewährleistung.





# ARI 345 Koffer

 <b>230V 55 km</b> Reichweite	 <b>Ladezeit</b>	 <b>325 kg</b> Zuladung	 <b>45 km/h</b> V-Max	 <b>Koffer</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€7,395.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>145,22 €</b>	

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L2E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	55 km	Höhe:	1600 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	230V 55 km	Länge:	2820 mm	Garantie Fahrzeug	6 Monate
km/h	45 km/h	Radstand:	1850 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1300 mm	Kapazität SLA Akku	3,24 kwh
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	1230 mm x 1160 mm	Kapazität Lithium Akku	0 -
Schnellladung		Höhe:	0095 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	min-0/max-3 kw	Breite	1160 mm	Verbrauch	5,6 kWh

## Testfazit

Das ARI 345 bietet zahlreiche Einsatzmöglichkeiten. Die Versionen Pritsche und Kipper eignen sich beispielsweise für Kommunen, Landschaftsbau- oder Handwerksbetriebe. Das ARI 345 Koffer ist eine gute Wahl für Lieferfirmen oder Dienstleister. Mit dem neusten Food Truck-Aufbau finden sich zudem auch zahlreiche Einsatzmöglichkeiten im gastronomischen Bereich. Die Anschaffungskosten des Fahrzeugs sind dabei vergleichsweise niedrig.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	4/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>3.8/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Das ARI 345 ist aktuell eines der kompaktesten Fahrzeuge des in Borna ansässigen Unternehmens ARI Motors. Das Lastenmoped ist in den Aufbau-Varianten Pritsche, Koffer, Kipper und Food Truck verfügbar. Das ARI 345 bietet Platz für eine Person. Durch seine kompakten Außenmaße ist das Lastenmoped vor allem für kurze Wege sowie den innerstädtischen Einsatz geeignet.

## Laderaum & Flexibilität

Das ARI 345 Pritsche ist in drei Größen mit Ladeflächen von 1,42 m<sup>2</sup>, 1,53 m<sup>2</sup> und 1,79 m<sup>2</sup> verfügbar. Die Höhe der Ladebordwand liegt bei 25 cm. Die Ladekantenhöhe bei allen Aufbauten beträgt 56cm. Der Kipper-Aufbau ist in den gleichen Größen verfügbar. Das Kippen der Ladefläche kann mechanisch-hydraulisch oder elektrisch-hydraulisch erfolgen. Für die Sicherung der Ladung sind zudem Verzurr-Ösen sowie eine stabile Plane für das Pritschen-Modell verfügbar. Ebenso lässt sich die Ladefläche durch einen drei- oder vierteiligen Laubgitter-Aufbau ergänzen. Das ARI 345 mit Koffer-Aufbau kommt ebenfalls in 3 Größen mit Ladevolumen von 1,36 m<sup>3</sup>, 1,46 m<sup>3</sup> und 1,90 m<sup>3</sup>. Die Höhe des Koffers variiert dabei zwischen 95 cm (Standard- und L-Version) und 110 cm (XL-Version). Der Food Truck-Aufbau ist in zwei Größen mit Ladevolumen von 2,15 m<sup>3</sup> und 2,42 m<sup>3</sup> erhältlich. Die maximalen Aufbau-Maße liegen bei 1,49 × 1,30 × 1,25 m. Neben einer großzügigen Arbeitsfläche und weiteren ausziehbaren Arbeitsplatten bietet dieser eine Menge Stauraum im unteren Teil des Aufbaus. Neben diesen Standard-Aufbauten hat sich das Unternehmen vor allem auf individuelle Kundenlösungen spezialisiert. So sind auch Sonderanfertigungen möglich. Potentiellen Einsatzfeldern sind keine Grenzen gesetzt.

## Antrieb & Aufladung

Das ARI 345 wird angetrieben über einen 3 KW starken Permanent-Magnet-Synchron-Motor am Heck des Fahrzeugs. Das Automatik-Getriebe bietet auch Fahrern mit wenig Moped-Erfahrung eine einfache Bedienung. Die Blei-Gel Batterie schafft mit einer Kapazität von 3,24 kWh bei einfacher Ausführung eine Reichweite von 55 km oder 100 km bei zweifacher Ausführung (bei 40 Km/h). Optional ist das Fahrzeug auch mit einem LiFePO4-Akku-Paket für 100 km Reichweite und 50 kg mehr Nutzlast erhältlich. Die Kosten des zusätzlichen LiFePO4-Akkus liegen bei 2200 €. Das Lastentrike kann an einer klassischen 230-V-Haushaltssteckdose mit 16Ah Sicherung in 5-6 Stunden vollständig geladen werden. Eine extra Wallbox ist nicht nötig.

## Komfort & Ausstattung

Der Elektro-Kleintransporter verfügt serienmäßig über FM-Radio mit MP3, Bluetooth und Rückfahrkamera sowie eine LCD-Batterie-Kapazitätsanzeige und Tachometer. Ebenso ist ein USB-Anschluss ins Cockpit integriert, über welchen beispielsweise ein Smartphone geladen werden kann. Optional kann das Lastenmoped auch mit einem Rammschutz, einem drei- oder vierteiligen Laubgitter oder einem Leiterträger ausgerüstet werden. Weitere erhältliche Ausstattungsoptionen sind ein Satz Winterreifen und eine orangefarbene Rundumleuchte. Auch eine orangefarbene Folierung mit rot-weißer Bestreifung für den Baustellenbereich ist erhältlich.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Das Fahrzeug kommt auf eine Steigfähigkeit von 18% und wird dadurch auch im bergigen Gelände keine Probleme bekommen. Gebremst wird das Lasten-Trike über 3 hydraulische Scheibenbremsen. Durch den Heckantrieb liegt das Gewicht im hinteren Bereich des Fahrzeuges. So wird vor allem mit Beladung ein optimaler Fahrkomfort ermöglicht. Gefedert wird das Fahrzeug vorne über eine Federgabel mit Stoßdämpfern und hinten über Blattfedern. So lässt sich mit dem ARI 345 auch in unwegsamen Gelände arbeiten. Durch die Fahrerkabine und einen Dreipunktgurt ist es zudem nicht notwendig, während der Fahrt einen Helm zu tragen.

## Umwelt

Der kombinierte Verbrauch des ARI 345 ist mit ca. 5,6 kWh sehr niedrig. Durch ein zusätzliches Solarpanel, welches für rund 30 Kilometer mehr Reichweite sorgt, ist das Fahrzeug noch sparsamer. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 1,68 €.

## Preise & Garantie

Das ARI 345 ist vergleichsweise günstig. Die Preise für die Pritsche starten bei 6.995 €. Der Koffer ist ab 7.395€ und der Food Truck ab 12.725 € erhältlich. Auf das Fahrzeug gibt es 6 Monate Garantie und auf die Batterie 18 Monate Gewährleistung.



# ARI 345 Pritsche

 <b>230V 55 km</b> Reichweite	 <b>Ladezeit</b>	 <b>325 kg</b> Zuladung	 <b>45 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€6,995.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>137,37 €</b>	

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L2E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	55 km	Höhe:	1600 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	230V 55 km	Länge:	2820 mm	Garantie Fahrzeug	6 Monate
km/h	45 km/h	Radstand:	1850 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1300 mm	Kapazität SLA Akku	3,24 kwh
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	1230 mm x 1160 mm	Kapazität Lithium Akku	--
Schnellladung		Höhe:	0 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	min-3/max-3 kw	Breite	1160 mm	Verbrauch	5,6 kWh

## Testfazit

Das ARI 345 bietet zahlreiche Einsatzmöglichkeiten. Die Versionen Pritsche und Kipper eignen sich beispielsweise für Kommunen, Landschaftsbau- oder Handwerksbetriebe. Das ARI 345 Koffer ist eine gute Wahl für Lieferfirmen oder Dienstleister. Mit dem neusten Food Truck-Aufbau finden sich zudem auch zahlreiche Einsatzmöglichkeiten im gastronomischen Bereich. Die Anschaffungskosten des Fahrzeugs sind dabei vergleichsweise niedrig.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	4/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>3.8/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Das ARI 345 ist aktuell eines der kompaktesten Fahrzeuge des in Borna ansässigen Unternehmens ARI Motors. Das Lastenmoped ist in den Aufbau-Varianten Pritsche, Koffer, Kipper und Food Truck verfügbar. Das ARI 345 bietet Platz für eine Person. Durch seine kompakten Außenmaße ist das Lastenmoped vor allem für kurze Wege sowie den innerstädtischen Einsatz geeignet.

## Laderaum & Flexibilität

Das ARI 345 Pritsche ist in drei Größen mit Ladeflächen von 1,42 m<sup>2</sup>, 1,53 m<sup>2</sup> und 1,79 m<sup>2</sup> verfügbar. Die Höhe der Ladebordwand liegt bei 25 cm. Die Ladekantenhöhe bei allen Aufbauten beträgt 56cm. Der Kipper-Aufbau ist in den gleichen Größen verfügbar. Das Kippen der Ladefläche kann mechanisch-hydraulisch oder elektrisch-hydraulisch erfolgen. Für die Sicherung der Ladung sind zudem Verzurr-Ösen sowie eine stabile Plane für das Pritschen-Modell verfügbar. Ebenso lässt sich die Ladefläche durch einen drei- oder vierteiligen Laubgitter-Aufbau ergänzen. Das ARI 345 mit Koffer-Aufbau kommt ebenfalls in 3 Größen mit Ladevolumen von 1,36 m<sup>3</sup>, 1,46 m<sup>3</sup> und 1,90 m<sup>3</sup>. Die Höhe des Koffers variiert dabei zwischen 95 cm (Standard- und L-Version) und 110 cm (XL-Version). Der Food Truck-Aufbau ist in zwei Größen mit Ladevolumen von 2,15 m<sup>3</sup> und 2,42 m<sup>3</sup> erhältlich. Die maximalen Aufbau-Maße liegen bei 1,49 × 1,30 × 1,25 m. Neben einer großzügigen Arbeitsfläche und weiteren ausziehbaren Arbeitsplatten bietet dieser eine Menge Stauraum im unteren Teil des Aufbaus. Neben diesen Standard-Aufbauten hat sich das Unternehmen vor allem auf individuelle Kundenlösungen spezialisiert. So sind auch Sonderanfertigungen möglich. Potentiellen Einsatzfeldern sind keine Grenzen gesetzt.

## Antrieb & Aufladung

Das ARI 345 wird angetrieben über einen 3 KW starken Permanent-Magnet-Synchron-Motor am Heck des Fahrzeugs. Das Automatik-Getriebe bietet auch Fahrern mit wenig Moped-Erfahrung eine einfache Bedienung. Die Blei-Gel Batterie schafft mit einer Kapazität von 3,24 kWh bei einfacher Ausführung eine Reichweite von 55 km oder 100 km bei zweifacher Ausführung (bei 40 Km/h). Optional ist das Fahrzeug auch mit einem LiFePO4-Akku-Paket für 100 km Reichweite und 50 kg mehr Nutzlast erhältlich. Die Kosten des zusätzlichen LiFePO4-Akkus liegen bei 2200 €. Das Lastentrike kann an einer klassischen 230-V-Haushaltssteckdose mit 16Ah Sicherung in 5-6 Stunden vollständig geladen werden. Eine extra Wallbox ist nicht nötig.

## Komfort & Ausstattung

Der Elektro-Kleintransporter verfügt serienmäßig über FM-Radio mit MP3, Bluetooth und Rückfahrkamera sowie eine LCD-Batterie-Kapazitätsanzeige und Tachometer. Ebenso ist ein USB-Anschluss ins Cockpit integriert, über welchen beispielsweise ein Smartphone geladen werden kann. Optional kann das Lastenmoped auch mit einem Rammschutz, einem drei- oder vierteiligen Laubgitter oder einem Leiterträger ausgerüstet werden. Weitere erhältliche Ausstattungsoptionen sind ein Satz Winterreifen und eine orangefarbene Rundumleuchte. Auch eine orangefarbene Folierung mit rot-weißer Bestreifung für den Baustellenbereich ist erhältlich.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Das Fahrzeug kommt auf eine Steigfähigkeit von 18% und wird dadurch auch im bergigen Gelände keine Probleme bekommen. Gebremst wird das Lasten-Trike über 3 hydraulische Scheibenbremsen. Durch den Heckantrieb liegt das Gewicht im hinteren Bereich des Fahrzeuges. So wird vor allem mit Beladung ein optimaler Fahrkomfort ermöglicht. Gefedert wird das Fahrzeug vorne über eine Federgabel mit Stoßdämpfern und hinten über Blattfedern. So lässt sich mit dem ARI 345 auch in unwegsamen Gelände arbeiten. Durch die Fahrerkabine und einen Dreipunktgurt ist es zudem nicht notwendig, während der Fahrt einen Helm zu tragen.

## Umwelt

Der kombinierte Verbrauch des ARI 345 ist mit ca. 5,6 kWh sehr niedrig. Durch ein zusätzliches Solarpanel, welches für rund 30 Kilometer mehr Reichweite sorgt, ist das Fahrzeug noch sparsamer. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 1,68 €.

## Preise & Garantie

Das ARI 345 ist vergleichsweise günstig. Die Preise für die Pritsche starten bei 6.995 €. Der Koffer ist ab 7.395€ und der Food Truck ab 12.725 € erhältlich. Auf das Fahrzeug gibt es 6 Monate Garantie und auf die Batterie 18 Monate Gewährleistung.



# ARI 458 Food Truck

 <b>150 km</b> Reichweite	 <b>6 h</b> Ladezeit	 <b>531 kg</b> Zuladung	 <b>80 km/h</b> V-Max	 <b>Koffer</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€19,990.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>382,32 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	1 Euro
Reichweite SLA	120 km	Höhe:	1250 mm	Garantie Akku	48 Monate
Reichweite Lithium	150 km	Länge:	3150 mm	Garantie Fahrzeug	6 Monate
km/h	80 km/h	Radstand:	2300 mm	Verfügbarkeit	-
Ladezeit Typ-2-Kabel	6 h	Breite:	1300 mm	Kapazität SLA Akku	- -
Ladezeit 230V-Steckdose	6 h	Laderaum-Maße:	1320 mm x 1300 mm	Kapazität Lithium Akku	10 kWh
Schnellladung	2 h	Höhe:	1250 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	7,5 kw	Breite	1300 mm	Verbrauch	7,5 kwh

## Testfazit

Die Einsatzmöglichkeiten des ARI 458 sind zahlreich. Je nach Aufbau ist er speziell für Liefer- und Transportbetriebe (Kofferaufbau) und Handwerks- und Baubetriebe (Pritsche und Kipper) interessant. Bei den Individualaufbauten gibt es zudem für Garten- und Landschaftsbetriebe praktische Varianten. Neben der Vielseitigkeit liegen die Vorteile des ARI 458 in der guten Raumnutzung, der intuitiven Bedienung sowie den niedrigen Preisen ab 13.700 Euro. Natürlich erhält der Kunde dafür kein Luxusfahrzeug, sondern einen effizienten Elektrotransporter mit sehr guter Raumnutzung und individuell anpassbaren Ausstattungs- und Funktionsmöglichkeiten.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	4/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>3.8/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Die möglichen Aufbauten teilen sich in vier Oberkategorien auf: Koffer, Pritsche, Kipper sowie Individualaufbauten. Zu Individualaufbauten zählen beispielsweise Kühl- oder Tiefkühlkoffer, Laubgitteraufbau, Food Truck, Verkaufsfahrzeug und Alkoven-Aufbau. Der ARI 458 ist vor allem für kurze Wege und innerstädtischen Verkehr konzipiert. Mit einem zusätzlichen Reichweiten-Paket eignet er sich aber auch durchaus für große Strecken.

## Laderaum & Flexibilität

Für Lieferdienste und Lastentransporte ist der ARI 458 mit Kofferaufbau sehr gut geeignet. Kunden haben hier die Wahl zwischen den drei Größen, welche ein Ladevolumen von 1,45 m<sup>3</sup> (Basisversion), 2,05 m<sup>3</sup> („L“) sowie 2,77 m<sup>3</sup> bei der „XL“-Version besitzen. Bei der Höhe variieren die Koffer-Aufbauten zwischen 95, 110 und 130 cm. Die Ladekantenhöhe des ARI 458 ist mit 68 cm angenehm niedrig. Weiterhin können Kunden den Kofferaufbau individuell konfigurieren. So kann der Koffer beispielsweise mit zwei Flügeltüren am Heck oder einer „Rolltor“-Variante geordert werden. Für das mehrseitige Beladen der Box sind Seitentüren verfügbar, welche gerade im Falle von kleinteiliger Ladung von Vorteil sind. Als Pritsche und Kipper bietet der ARI 458 eine offene Ladefläche, welche in drei Größen von 1,53 m<sup>2</sup>, 1,86 m<sup>2</sup> bis 2,05 m<sup>2</sup> verfügbar ist. Die Höhe der Bordwände beträgt hier 25 cm. Das Kippen der Ladefläche erfolgt beim ARI 458 Kipper entweder elektrisch-hydraulisch per Fernbedienung oder mechanisch-hydraulisch per Pumpe. Für die Sicherung der Ladung sind zudem Verzurr-Ösen sowie eine stabile Plane für das Pritschen-Modell verfügbar. Ebenso lässt sich die Ladefläche durch einen drei- oder vierteiligen Laubgitter-Aufbau ergänzen. Neben den 'Standard'-Aufbauten ist der ARI 458 auch als Verkaufsfahrzeug oder Food Truck verfügbar. Das Verkaufsfahrzeug mit 3 Flügeltüren ist in den Größen 1,99 m<sup>3</sup>, 2,42 m<sup>3</sup> und 2,77 m<sup>3</sup> erhältlich. Der ARI 458 Food Truck ist ebenso in 3 Größen mit den maximalen Aufbau-Maßen von 1640×1300×1250 (LxBxH) bestellbar. Neben einer großzügigen Arbeitsfläche und weiteren ausziehbaren Arbeitsplatten bietet dieser eine Menge Stauraum im unteren Teil des Aufbaus. Die Nutzlast der 458er-Reihe liegt bei rund 530 Kilogramm, welche durch verschiedene Aufbauten leicht variieren kann. So sind selbst mit einem Fahrer von 80 Kilogramm noch Beladungen von circa 450 Kilogramm möglich.

## Antrieb & Aufladung

Den Antrieb des ARI 458 übernimmt ein Wechselstrommotor mit einer Kraft von 7,5 kW, welcher den Elektrotransporter auf eine Höchstgeschwindigkeit von 78 Km/h beschleunigt. Die Kraft wird auf die Hinterachse übertragen, auf welcher bei Beladung auch das meiste Gewicht liegt. Damit soll auch unter Vollladung eine gute Straßenlage garantiert werden. Bezüglich der Energiespeicherung hat der Kunde die Wahl: Als Basisversion besitzt der ARI 458 eine SLA-Batterie, welche eine Reichweite von rund 120 Kilometern besitzt. Gegen Aufpreis wird das Fahrzeug mit einem Lithium-Ionen-Akku geliefert, wodurch die Laufleistung einer Aufladung auf circa 150 Kilometer steigt. Optional kann ein zweites Akkupaket geordert werden, wodurch eine Reichweite bis 200 Kilometer möglich ist. Wie bei allen Elektrofahrzeugen ist diese natürlich auch von den Umweltbedingungen und dem Gebrauch von elektrischen Geräten wie Radio oder Klimaanlage abhängig. Positiv auf die Reichweite wirkt sich ein optional verfügbares Solarmodul auf dem Dach aus, welches die Fahrstrecke nochmals um rund 30 Kilometer erweitern kann. Die Aufladung erfolgt über handelsübliche 220-V-Steckdosen mit Schuko-Stecker. ARI Motors liefert optional außerdem einen Typ-2-Adapter für die Aufladung an öffentlichen Ladesäulen mit. Die Aufladung mit 220 Volt dauert bei vollkommener Entladung rund 6 Stunden, während ein voller Akku per Schnellladung in 4 Stunden erreicht werden kann. Der ARI 458 nutzt auch die Selbstaufladung in Form von Rekuperation, die allerdings hier nicht direkt mit der Bremsanlage verbunden ist.

## Komfort & Ausstattung

Der ARI 458 ist durch seine geringen Maße besonders für den Einsatz im engen Stadtverkehr sowie verwinkelten Parkanlagen und Werksgeländen geeignet. Er bietet ein üppiges Ladevolumen bei hoher Wendigkeit, ohne viel Platz zu beanspruchen. Bei eingelegetem Rückwärtsgang erklingt ein Warnton und die Sicht nach hinten wird durch eine Rückfahrkamera erleichtert, was besonders mit Kofferaufbau sehr nützlich ist. Für kalte Tage bietet der ARI 458 eine Frontscheibenheizung, die gleichzeitig den Innenraum heizt. So können Mitarbeiter auch bei frostigen Temperaturen schnell für gute Sicht und ein persönliches Wohlgefühl sorgen. Gegen Aufpreis ist eine Klimaanlage erhältlich, welche gerade im Hochsommer eine angenehme Kühlung verschafft. Seriennmäßig ist ein Radio verbaut, welches via Touchscreen einfach bedienbar ist und mit einer

Freisprechmöglichkeit, USB-Anschluss und Bluetooth-Funktion nützliche Helfer für den Arbeitsalltag bietet. Der Fahrer kann auch das eigene Smartphone mit dem Entertainment-System verbinden und damit auf Navigationsprogramme zugreifen. Weitere erhältliche Ausstattungsoptionen sind ein Satz Winterreifen und eine orangefarbene Rundumleuchte. Auch eine orangefarbene Folierung mit rot-weißer Bestreifung für den Baustellenbereich ist verfügbar. Für sperrige Güter, wie etwa Leitern, sind ein Dachgepäckträger sowie eine Leiterklappe im hinteren Bereich des Kofferdach praktisch. Eine Anhängerkupplung ist ebenso erhältlich, allerdings darf der ARI 458 bisher nur auf Werks- und Privatgelände mit Anhänger gefahren werden.

## Bedienung und Fahrbetrieb

In der Praxis ist der ARI 458 sehr einfach zu bedienen. Über eine Funkfernbedienung im Schlüssel kann das Fahrzeug geöffnet und verschlossen werden, was speziell Lieferdiensten die Verriegelung mit vollen Händen ermöglicht. Der Innenraum des Elektrotransporters ist sehr übersichtlich und intuitiv bedienbar. So sind die wichtigsten Funktionen über eine Bedieneinheit in der Mitte des Armaturenbretts steuerbar. Einzig die Bedienung der elektrisch verstellbaren Außenspiegel befindet sich links vom Lenkrad neben der Tür. Das Radio bietet dank Touchscreen eine einfache Bedienung, die wenig Zeit und Aufmerksamkeit erfordert. So kann der Fahrer unkompliziert zwischen verschiedenen Radiosendern wählen oder im Falle einer eingelegten Navigationskarte neue Routen berechnen. Dank der Verbindungsmöglichkeit mit dem eigenen Telefon über USB oder Bluetooth ist das Telefonieren über Freisprechanlage genauso möglich wie das Abspielen von eigener Musik oder das Nutzen einer Navigations-App über den Touchscreen. Den Ladestatus des Akkus findet der Fahrer im Tacho, ebenso wie die Information über den eingelegten Fahrmodus. Dieser ist über einen Fahrstufenschalter in der Mitte des Armaturenbretts wählbar. Neben den normalen Fahrmodi („R“, „N“ und „D“) ist auch ein ECO-Modus wählbar, bei dem Energie durch sanftes Beschleunigen sowie eine begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h gespart wird. Dadurch kann die Reichweite erhöht werden. Auf der Straße bewegt sich der ARI 458 recht flott und wendig. Die Beschleunigung setzt direkt ein und bringt das Fahrzeug schnell auf Geschwindigkeit. Auch außerhalb der Stadt ist der Elektrotransporter kein Verkehrshindernis, sondern kommt ohne Probleme auf die Höchstgeschwindigkeit von knapp 80 km/h. Der ARI 458 liegt gut auf der Straße und hat dank des niedrigen Schwerpunkts und Heckantriebs auch mit Ladung keinerlei Probleme in Kurven. Anfangs irritiert es etwas, dass sich der Blinker nicht von selbst zurücksetzt. Allerdings gewöhnt man sich schnell daran, dies nach dem Abbiegevorgang selbst von Hand zu erledigen. Die Wendigkeit des kompakten Transporters ist gerade in engen Innenstädten sowie Werkshallen von Vorteil. Für einfacheres Rangieren bei niedrigen Geschwindigkeiten bietet sich die optional verfügbare Servolenkung an. Positiv fällt auch das Glasdach auf, welches ein besseres Raumgefühl erzeugt und gerade an sonnigen Tagen einen angenehmen Effekt hat. Natürlich kann man bei heftiger Sonneneinstrahlung dies auch durch ein Rollo abdecken.

## Umwelt

Innerorts liegt der Verbrauch des Ari 458 bei 6,2 kWh und außerorts bei 8,0 kWh. Das Fahrzeug kommt dadurch auf einen niedrigen kombinierten Verbrauch von 7,1 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 2,13 €.

## Preise & Garantie

In Sachen Preis ist der ARI 458 im Segment der Elektrotransporter wohl ungeschlagen. So liegt der Grundpreis der Pritschen-Version bei 13.700 Euro. Selbst mit dem „XL“-Koffer kostet das Fahrzeug mit 17.290 Euro weitaus weniger als vergleichbare Fahrzeuge der Konkurrenz. Die für Baustellen und Handwerker geeignete Kipper-Variante beginnt ab 16.400 Euro. Die Preise für das Verkaufsfahrzeug und den Food Truck starten bei 17.150 und 19.430 Euro. Der Kühlkoffer-Aufbau ist ab 19.900 Euro auf dem Markt verfügbar. Das Fahrzeug kommt mit einer Herstellergarantie von 6 Monaten sowie einer Gewährleistung über eine Zeit von 2 Jahren. Auf die Lithium-Batterie haben Kunden einen Garantiespruch von 4 Jahren bzw. 60.000 Kilometer.





# ARI 458 Kipper

 <b>150 km</b> Reichweite	 <b>6 h</b> Ladezeit	 <b>531 kg</b> Zuladung	 <b>80 km/h</b> V-Max	 <b>Kipper</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€17,590.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>336,42 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	120 km	Höhe:	1600 mm	Garantie Akku	48 Monate
Reichweite Lithium	150 km	Länge:	3150 mm	Garantie Fahrzeug	6 Monate
km/h	80 km/h	Radstand:	2300 mm	Verfügbarkeit	14-16 Wochen
Ladezeit Typ-2-Kabel	6 h	Breite:	1300 mm	Kapazität SLA Akku	--
Ladezeit 230V-Steckdose	6 h	Laderaum-Maße:	1400 mm x 1250 mm	Kapazität Lithium Akku	10 kWh
Schnellladung	2 h	Höhe:	250 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	min-7,5/ max-7,5 kW	Breite	1250 mm	Verbrauch	7,5 kWh

## Testfazit

Die Einsatzmöglichkeiten des ARI 458 sind zahlreich. Je nach Aufbau ist er speziell für Liefer- und Transportbetriebe (Kofferaufbau) und Handwerks- und Baubetriebe (Pritsche und Kipper) interessant. Bei den Individualaufbauten gibt es zudem für Garten- und Landschaftsbetriebe praktische Varianten. Neben der Vielseitigkeit liegen die Vorteile des ARI 458 in der guten Raumnutzung, der intuitiven Bedienung sowie den niedrigen Preisen ab 13.700 Euro. Natürlich erhält der Kunde dafür kein Luxusfahrzeug, sondern einen effizienten Elektrotransporter mit sehr guter Raumnutzung und individuell anpassbaren Ausstattungs- und Funktionsmöglichkeiten.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	4/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>3.8/5</b>



## Konzept & Fahrzeugvarianten

Die möglichen Aufbauten teilen sich in vier Oberkategorien auf: Koffer, Pritsche, Kipper sowie Individualaufbauten. Zu Individualaufbauten zählen beispielsweise Kühl- oder Tiefkühlkoffer, Laubgitteraufbau, Food Truck, Verkaufsfahrzeug und Alkoven-Aufbau. Der ARI 458 ist vor allem für kurze Wege und innerstädtischen Verkehr konzipiert. Mit einem zusätzlichen Reichweiten-Paket eignet er sich aber auch durchaus für große Strecken.

## Laderaum & Flexibilität

Für Lieferdienste und Lastentransporte ist der ARI 458 mit Kofferaufbau sehr gut geeignet. Kunden haben hier die Wahl zwischen den drei Größen, welche ein Ladevolumen von 1,45 m<sup>3</sup> (Basisversion), 2,05 m<sup>3</sup> („L“) sowie 2,77 m<sup>3</sup> bei der „XL“-Version besitzen. Bei der Höhe variieren die Koffer-Aufbauten zwischen 95, 110 und 130 cm. Die Ladekantenhöhe des ARI 458 ist mit 68 cm angenehm niedrig. Weiterhin können Kunden den Kofferaufbau individuell konfigurieren. So kann der Koffer beispielsweise mit zwei Flügeltüren am Heck oder einer „Rolltor“-Variante geordert werden. Für das mehrseitige Beladen der Box sind Seitentüren verfügbar, welche gerade im Falle von kleinteiliger Ladung von Vorteil sind. Als Pritsche und Kipper bietet der ARI 458 eine offene Ladefläche, welche in drei Größen von 1,53 m<sup>2</sup>, 1,86 m<sup>2</sup> bis 2,05 m<sup>2</sup> verfügbar ist. Die Höhe der Bordwände beträgt hier 25 cm. Das Kippen der Ladefläche erfolgt beim ARI 458 Kipper entweder elektrisch-hydraulisch per Fernbedienung oder mechanisch-hydraulisch per Pumpe. Für die Sicherung der Ladung sind zudem Verzurr-Ösen sowie eine stabile Plane für das Pritschen-Modell verfügbar. Ebenso lässt sich die Ladefläche durch einen drei- oder vierteiligen Laubgitter-Aufbau ergänzen. Neben den 'Standard'-Aufbauten ist der ARI 458 auch als Verkaufsfahrzeug oder Food Truck verfügbar. Das Verkaufsfahrzeug mit 3 Flügeltüren ist in den Größen 1,99 m<sup>3</sup>, 2,42 m<sup>3</sup> und 2,77 m<sup>3</sup> erhältlich. Der ARI 458 Food Truck ist ebenso in 3 Größen mit den maximalen Aufbau-Maßen von 1640×1300×1250 (LxBxH) bestellbar. Neben einer großzügigen Arbeitsfläche und weiteren ausziehbaren Arbeitsplatten bietet dieser eine Menge Stauraum im unteren Teil des Aufbaus. Die Nutzlast der 458er-Reihe liegt bei rund 530 Kilogramm, welche durch verschiedene Aufbauten leicht variieren kann. So sind selbst mit einem Fahrer von 80 Kilogramm noch Beladungen von circa 450 Kilogramm möglich.

## Antrieb & Aufladung

Den Antrieb des ARI 458 übernimmt ein Wechselstrommotor mit einer Kraft von 7,5 kW, welcher den Elektrotransporter auf eine Höchstgeschwindigkeit von 78 Km/h beschleunigt. Die Kraft wird auf die Hinterachse übertragen, auf welcher bei Beladung auch das meiste Gewicht liegt. Damit soll auch unter Vollladung eine gute Straßenlage garantiert werden. Bezüglich der Energiespeicherung hat der Kunde die Wahl: Als Basisversion besitzt der ARI 458 eine SLA-Batterie, welche eine Reichweite von rund 120 Kilometern besitzt. Gegen Aufpreis wird das Fahrzeug mit einem Lithium-Ionen-Akku geliefert, wodurch die Laufleistung einer Aufladung auf circa 150 Kilometer steigt. Optional kann ein zweites Akkupaket geordert werden, wodurch eine Reichweite bis 200 Kilometer möglich ist. Wie bei allen Elektrofahrzeugen ist diese natürlich auch von den Umweltbedingungen und dem Gebrauch von elektrischen Geräten wie Radio oder Klimaanlage abhängig. Positiv auf die Reichweite wirkt sich ein optional verfügbares Solarmodul auf dem Dach aus, welches die Fahrstrecke nochmals um rund 30 Kilometer erweitern kann. Die Aufladung erfolgt über handelsübliche 220-V-Steckdosen mit Schuko-Stecker. ARI Motors liefert optional außerdem einen Typ-2-Adapter für die Aufladung an öffentlichen Ladesäulen mit. Die Aufladung mit 220 Volt dauert bei vollkommener Entladung rund 6 Stunden, während ein voller Akku per Schnellladung in 4 Stunden erreicht werden kann. Der ARI 458 nutzt auch die Selbstaufladung in Form von Rekuperation, die allerdings hier nicht direkt mit der Bremsanlage verbunden ist.

## Komfort & Ausstattung

Der ARI 458 ist durch seine geringen Maße besonders für den Einsatz im engen Stadtverkehr sowie verwinkelten Parkanlagen und Werksgeländen geeignet. Er bietet ein üppiges Ladevolumen bei hoher Wendigkeit, ohne viel Platz zu beanspruchen. Bei eingelegetem Rückwärtsgang erklingt ein Warnton und die Sicht nach hinten wird durch eine Rückfahrkamera erleichtert, was besonders mit Kofferaufbau sehr nützlich ist. Für kalte Tage bietet der ARI 458 eine Frontscheibenheizung, die gleichzeitig den Innenraum heizt. So können Mitarbeiter auch bei frostigen Temperaturen schnell für gute Sicht und ein persönliches Wohlgefühl sorgen. Gegen Aufpreis ist eine Klimaanlage erhältlich, welche gerade im Hochsommer eine angenehme Kühlung verschafft. Seriennmäßig ist ein Radio verbaut, welches via Touchscreen einfach bedienbar ist und mit einer

Freisprechmöglichkeit, USB-Anschluss und Bluetooth-Funktion nützliche Helfer für den Arbeitsalltag bietet. Der Fahrer kann auch das eigene Smartphone mit dem Entertainment-System verbinden und damit auf Navigationsprogramme zugreifen. Weitere erhältliche Ausstattungsoptionen sind ein Satz Winterreifen und eine orangefarbene Rundumleuchte. Auch eine orangefarbene Folierung mit rot-weißer Bestreifung für den Baustellenbereich ist verfügbar. Für sperrige Güter, wie etwa Leitern, sind ein Dachgepäckträger sowie eine Leiterklappe im hinteren Bereich des Kofferdach praktisch. Eine Anhängerkupplung ist ebenso erhältlich, allerdings darf der ARI 458 bisher nur auf Werks- und Privatgelände mit Anhänger gefahren werden.

## Bedienung und Fahrbetrieb

In der Praxis ist der ARI 458 sehr einfach zu bedienen. Über eine Funkfernbedienung im Schlüssel kann das Fahrzeug geöffnet und verschlossen werden, was speziell Lieferdiensten die Verriegelung mit vollen Händen ermöglicht. Der Innenraum des Elektrotransporters ist sehr übersichtlich und intuitiv bedienbar. So sind die wichtigsten Funktionen über eine Bedieneinheit in der Mitte des Armaturenbretts steuerbar. Einzig die Bedienung der elektrisch verstellbaren Außenspiegel befindet sich links vom Lenkrad neben der Tür. Das Radio bietet dank Touchscreen eine einfache Bedienung, die wenig Zeit und Aufmerksamkeit erfordert. So kann der Fahrer unkompliziert zwischen verschiedenen Radiosendern wählen oder im Falle einer eingelegten Navigationskarte neue Routen berechnen. Dank der Verbindungsmöglichkeit mit dem eigenen Telefon über USB oder Bluetooth ist das Telefonieren über Freisprechanlage genauso möglich wie das Abspielen von eigener Musik oder das Nutzen einer Navigations-App über den Touchscreen. Den Ladestatus des Akkus findet der Fahrer im Tacho, ebenso wie die Information über den eingelegeten Fahrmodus. Dieser ist über einen Fahrstufenschalter in der Mitte des Armaturenbretts wählbar. Neben den normalen Fahrmodi („R“, „N“ und „D“) ist auch ein ECO-Modus wählbar, bei dem Energie durch sanftes Beschleunigen sowie eine begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h gespart wird. Dadurch kann die Reichweite erhöht werden. Auf der Straße bewegt sich der ARI 458 recht flott und wendig. Die Beschleunigung setzt direkt ein und bringt das Fahrzeug schnell auf Geschwindigkeit. Auch außerhalb der Stadt ist der Elektrotransporter kein Verkehrshindernis, sondern kommt ohne Probleme auf die Höchstgeschwindigkeit von knapp 80 km/h. Der ARI 458 liegt gut auf der Straße und hat dank des niedrigen Schwerpunkts und Heckantriebs auch mit Ladung keinerlei Probleme in Kurven. Anfangs irritiert es etwas, dass sich der Blinker nicht von selbst zurücksetzt. Allerdings gewöhnt man sich schnell daran, dies nach dem Abbiegevorgang selbst von Hand zu erledigen. Die Wendigkeit des kompakten Transporters ist gerade in engen Innenstädten sowie Werkshallen von Vorteil. Für einfacheres Rangieren bei niedrigen Geschwindigkeiten bietet sich die optional verfügbare Servolenkung an. Positiv fällt auch das Glasdach auf, welches ein besseres Raumgefühl erzeugt und gerade an sonnigen Tagen einen angenehmen Effekt hat. Natürlich kann man bei heftiger Sonneneinstrahlung dies auch durch ein Rollo abdecken.

## Umwelt

Innerorts liegt der Verbrauch des Ari 458 bei 6,2 kWh und außerorts bei 8,0 kWh. Das Fahrzeug kommt dadurch auf einen niedrigen kombinierten Verbrauch von 7,1 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 2,13 €.

## Preise & Garantie

In Sachen Preis ist der ARI 458 im Segment der Elektrotransporter wohl ungeschlagen. So liegt der Grundpreis der Pritschen-Version bei 13.700 Euro. Selbst mit dem „XL“-Koffer kostet das Fahrzeug mit 17.290 Euro weitaus weniger als vergleichbare Fahrzeuge der Konkurrenz. Die für Baustellen und Handwerker geeignete Kipper-Variante beginnt ab 16.400 Euro. Die Preise für das Verkaufsfahrzeug und den Food Truck starten bei 17.150 und 19.430 Euro. Der Kühlkoffer-Aufbau ist ab 19.900 Euro auf dem Markt verfügbar. Das Fahrzeug kommt mit einer Herstellergarantie von 6 Monaten sowie einer Gewährleistung über eine Zeit von 2 Jahren. Auf die Lithium-Batterie haben Kunden einen Garantiespruch von 4 Jahren bzw. 60.000 Kilometer.





# ARI 458 Koffer

 <b>150 km</b> Reichweite	 <b>6 h</b> Ladezeit	 <b>531 kg</b> Zuladung	 <b>80 km/h</b> V-Max	 <b>Koffer</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€15,100.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>288,80 €</b>	

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	120 km	Höhe:	1685 mm	Garantie Akku	48 Monate
Reichweite Lithium	150 km	Länge:	3150 mm	Garantie Fahrzeug	6 Monate
km/h	80 km/h	Radstand:	2300 mm	Verfügbarkeit	14-16 Wochen
Ladezeit Typ-2-Kabel	6 h	Breite:	1300 mm	Kapazität SLA Akku	0 -
Ladezeit 230V-Steckdose	6 h	Laderaum-Maße:	1320 mm x 1160 mm	Kapazität Lithium Akku	10 kWh
Schnellladung	2 h	Höhe:	0095 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	min-7,5/ max-7,5 kW	Breite	1160 mm	Verbrauch	7,5 kWh

## Testfazit

Die Einsatzmöglichkeiten des ARI 458 sind zahlreich. Je nach Aufbau ist er speziell für Liefer- und Transportbetriebe (Kofferaufbau) und Handwerks- und Baubetriebe (Pritsche und Kipper) interessant. Bei den Individualaufbauten gibt es zudem für Garten- und Landschaftsbetriebe praktische Varianten. Neben der Vielseitigkeit liegen die Vorteile des ARI 458 in der guten Raumnutzung, der intuitiven Bedienung sowie den niedrigen Preisen ab 13.700 Euro. Natürlich erhält der Kunde dafür kein Luxusfahrzeug, sondern einen effizienten Elektrotransporter mit sehr guter Raumnutzung und individuell anpassbaren Ausstattungs- und Funktionsmöglichkeiten.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	4/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>3.8/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Die möglichen Aufbauten teilen sich in vier Oberkategorien auf: Koffer, Pritsche, Kipper sowie Individualaufbauten. Zu Individualaufbauten zählen beispielsweise Kühl- oder Tiefkühlkoffer, Laubgitteraufbau, Food Truck, Verkaufsfahrzeug und Alkoven-Aufbau. Der ARI 458 ist vor allem für kurze Wege und innerstädtischen Verkehr konzipiert. Mit einem zusätzlichen Reichweiten-Paket eignet er sich aber auch durchaus für große Strecken.

## Laderaum & Flexibilität

Für Lieferdienste und Lastentransporte ist der ARI 458 mit Kofferaufbau sehr gut geeignet. Kunden haben hier die Wahl zwischen den drei Größen, welche ein Ladevolumen von 1,45 m<sup>3</sup> (Basisversion), 2,05 m<sup>3</sup> („L“) sowie 2,77 m<sup>3</sup> bei der „XL“-Version besitzen. Bei der Höhe variieren die Koffer-Aufbauten zwischen 95, 110 und 130 cm. Die Ladekantenhöhe des ARI 458 ist mit 68 cm angenehm niedrig. Weiterhin können Kunden den Kofferaufbau individuell konfigurieren. So kann der Koffer beispielsweise mit zwei Flügeltüren am Heck oder einer „Rolltor“-Variante geordert werden. Für das mehrseitige Beladen der Box sind Seitentüren verfügbar, welche gerade im Falle von kleinteiliger Ladung von Vorteil sind. Als Pritsche und Kipper bietet der ARI 458 eine offene Ladefläche, welche in drei Größen von 1,53 m<sup>2</sup>, 1,86 m<sup>2</sup> bis 2,05 m<sup>2</sup> verfügbar ist. Die Höhe der Bordwände beträgt hier 25 cm. Das Kippen der Ladefläche erfolgt beim ARI 458 Kipper entweder elektrisch-hydraulisch per Fernbedienung oder mechanisch-hydraulisch per Pumpe. Für die Sicherung der Ladung sind zudem Verzurr-Ösen sowie eine stabile Plane für das Pritschen-Modell verfügbar. Ebenso lässt sich die Ladefläche durch einen drei- oder vierteiligen Laubgitter-Aufbau ergänzen. Neben den 'Standard'-Aufbauten ist der ARI 458 auch als Verkaufsfahrzeug oder Food Truck verfügbar. Das Verkaufsfahrzeug mit 3 Flügeltüren ist in den Größen 1,99 m<sup>3</sup>, 2,42 m<sup>3</sup> und 2,77 m<sup>3</sup> erhältlich. Der ARI 458 Food Truck ist ebenso in 3 Größen mit den maximalen Aufbau-Maßen von 1640×1300×1250 (LxBxH) bestellbar. Neben einer großzügigen Arbeitsfläche und weiteren ausziehbaren Arbeitsplatten bietet dieser eine Menge Stauraum im unteren Teil des Aufbaus. Die Nutzlast der 458er-Reihe liegt bei rund 530 Kilogramm, welche durch verschiedene Aufbauten leicht variieren kann. So sind selbst mit einem Fahrer von 80 Kilogramm noch Beladungen von circa 450 Kilogramm möglich.

## Antrieb & Aufladung

Den Antrieb des ARI 458 übernimmt ein Wechselstrommotor mit einer Kraft von 7,5 kW, welcher den Elektrotransporter auf eine Höchstgeschwindigkeit von 78 Km/h beschleunigt. Die Kraft wird auf die Hinterachse übertragen, auf welcher bei Beladung auch das meiste Gewicht liegt. Damit soll auch unter Vollladung eine gute Straßenlage garantiert werden. Bezüglich der Energiespeicherung hat der Kunde die Wahl: Als Basisversion besitzt der ARI 458 eine SLA-Batterie, welche eine Reichweite von rund 120 Kilometern besitzt. Gegen Aufpreis wird das Fahrzeug mit einem Lithium-Ionen-Akku geliefert, wodurch die Laufleistung einer Aufladung auf circa 150 Kilometer steigt. Optional kann ein zweites Akkupaket geordert werden, wodurch eine Reichweite bis 200 Kilometer möglich ist. Wie bei allen Elektrofahrzeugen ist diese natürlich auch von den Umweltbedingungen und dem Gebrauch von elektrischen Geräten wie Radio oder Klimaanlage abhängig. Positiv auf die Reichweite wirkt sich ein optional verfügbares Solarmodul auf dem Dach aus, welches die Fahrstrecke nochmals um rund 30 Kilometer erweitern kann. Die Aufladung erfolgt über handelsübliche 220-V-Steckdosen mit Schuko-Stecker. ARI Motors liefert optional außerdem einen Typ-2-Adapter für die Aufladung an öffentlichen Ladesäulen mit. Die Aufladung mit 220 Volt dauert bei vollkommener Entladung rund 6 Stunden, während ein voller Akku per Schnellladung in 4 Stunden erreicht werden kann. Der ARI 458 nutzt auch die Selbstaufladung in Form von Rekuperation, die allerdings hier nicht direkt mit der Bremsanlage verbunden ist.

## Komfort & Ausstattung

Der ARI 458 ist durch seine geringen Maße besonders für den Einsatz im engen Stadtverkehr sowie verwinkelten Parkanlagen und Werksgeländen geeignet. Er bietet ein üppiges Ladevolumen bei hoher Wendigkeit, ohne viel Platz zu beanspruchen. Bei eingelegetem Rückwärtsgang erklingt ein Warnton und die Sicht nach hinten wird durch eine Rückfahrkamera erleichtert, was besonders mit Kofferaufbau sehr nützlich ist. Für kalte Tage bietet der ARI 458 eine Frontscheibenheizung, die gleichzeitig den Innenraum heizt. So können Mitarbeiter auch bei frostigen Temperaturen schnell für gute Sicht und ein persönliches Wohlgefühl sorgen. Gegen Aufpreis ist eine Klimaanlage erhältlich, welche gerade im Hochsommer eine angenehme Kühlung verschafft. Seriennmäßig ist ein Radio verbaut, welches via Touchscreen einfach bedienbar ist und mit einer

Freisprechmöglichkeit, USB-Anschluss und Bluetooth-Funktion nützliche Helfer für den Arbeitsalltag bietet. Der Fahrer kann auch das eigene Smartphone mit dem Entertainment-System verbinden und damit auf Navigationsprogramme zugreifen. Weitere erhältliche Ausstattungsoptionen sind ein Satz Winterreifen und eine orangefarbene Rundumleuchte. Auch eine orangefarbene Folierung mit rot-weißer Bestreifung für den Baustellenbereich ist verfügbar. Für sperrige Güter, wie etwa Leitern, sind ein Dachgepäckträger sowie eine Leiterklappe im hinteren Bereich des Kofferdach praktisch. Eine Anhängerkupplung ist ebenso erhältlich, allerdings darf der ARI 458 bisher nur auf Werks- und Privatgelände mit Anhänger gefahren werden.

## Bedienung und Fahrbetrieb

In der Praxis ist der ARI 458 sehr einfach zu bedienen. Über eine Funkfernbedienung im Schlüssel kann das Fahrzeug geöffnet und verschlossen werden, was speziell Lieferdiensten die Verriegelung mit vollen Händen ermöglicht. Der Innenraum des Elektrotransporters ist sehr übersichtlich und intuitiv bedienbar. So sind die wichtigsten Funktionen über eine Bedieneinheit in der Mitte des Armaturenbretts steuerbar. Einzig die Bedienung der elektrisch verstellbaren Außenspiegel befindet sich links vom Lenkrad neben der Tür. Das Radio bietet dank Touchscreen eine einfach Bedienung, die wenig Zeit und Aufmerksamkeit erfordert. So kann der Fahrer unkompliziert zwischen verschiedenen Radiosendern wählen oder im Falle einer eingelegten Navigationskarte neue Routen berechnen. Dank der Verbindungsmöglichkeit mit dem eigenen Telefon über USB oder Bluetooth ist das Telefonieren über Freisprechanlage genauso möglich wie das Abspielen von eigener Musik oder das Nutzen einer Navigations-App über den Touchscreen. Den Ladestatus des Akkus findet der Fahrer im Tacho, ebenso wie die Information über den eingelegten Fahrmodus. Dieser ist über einen Fahrstufenschalter in der Mitte des Armaturenbretts wählbar. Neben den normalen Fahrmodi („R“, „N“ und „D“) ist auch ein ECO-Modus wählbar, bei dem Energie durch sanftes Beschleunigen sowie eine begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h gespart wird. Dadurch kann die Reichweite erhöht werden. Auf der Straße bewegt sich der ARI 458 recht flott und wendig. Die Beschleunigung setzt direkt ein und bringt das Fahrzeug schnell auf Geschwindigkeit. Auch außerhalb der Stadt ist der Elektrotransporter kein Verkehrshindernis, sondern kommt ohne Probleme auf die Höchstgeschwindigkeit von knapp 80 km/h. Der ARI 458 liegt gut auf der Straße und hat dank des niedrigen Schwerpunkts und Heckantrieb auch mit Ladung keinerlei Probleme in Kurven. Anfangs irritiert es etwas, dass sich der Blinker nicht von selbst zurücksetzt. Allerdings gewöhnt man sich schnell daran, dies nach dem Abbiegevorgang selbst von Hand zu erledigen. Die Wendigkeit des kompakten Transporters ist gerade in engen Innenstädten sowie Werkshallen von Vorteil. Für einfacheres Rangieren bei niedrigen Geschwindigkeiten bietet sich die optional verfügbare Servolenkung an. Positiv fällt auch das Glasdach auf, welches ein besseres Raumgefühl erzeugt und gerade an sonnigen Tagen einen angenehmen Effekt hat. Natürlich kann man bei heftiger Sonneneinstrahlung dies auch durch ein Rollo abdecken.

## Umwelt

Innerorts liegt der Verbrauch des Ari 458 bei 6,2 kWh und außerorts bei 8,0 kWh. Das Fahrzeug kommt dadurch auf einen niedrigen kombinierten Verbrauch von 7,1 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 2,13 €.

## Preise & Garantie

In Sachen Preis ist der ARI 458 im Segment der Elektrotransporter wohl ungeschlagen. So liegt der Grundpreis der Pritschen-Version bei 13.700 Euro. Selbst mit dem „XL“-Koffer kostet das Fahrzeug mit 17.290 Euro weitaus weniger als vergleichbare Fahrzeuge der Konkurrenz. Die für Baustellen und Handwerker geeignete Kipper-Variante beginnt ab 16.400 Euro. Die Preise für das Verkaufsfahrzeug und den Food Truck starten bei 17.150 und 19.430 Euro. Der Kühlkoffer-Aufbau ist ab 19.900 Euro auf dem Markt verfügbar. Das Fahrzeug kommt mit einer Herstellergarantie von 6 Monaten sowie einer Gewährleistung über eine Zeit von 2 Jahren. Auf die Lithium-Batterie haben Kunden einen Garantiespruch von 4 Jahren bzw. 60.000 Kilometer.





# ARI 458 Pritsche

 <b>150 km</b> Reichweite	 <b>6 h</b> Ladezeit	 <b>531 kg</b> Zuladung	 <b>78 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€14,790.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>282,87 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	120 km	Höhe:	1300 mm	Garantie Akku	48 Monate
Reichweite Lithium	150 km	Länge:	3150 mm	Garantie Fahrzeug	6 Monate
km/h	78 km/h	Radstand:	2300 mm	Verfügbarkeit	14-16 Wochen
Ladezeit Typ-2-Kabel	6 h	Breite:	1600 mm	Kapazität SLA Akku	
Ladezeit 230V-Steckdose	6 h	Laderaum-Maße:	1320 mm x 1160 mm	Kapazität Lithium Akku	10 kWh
Schnellladung	2 h	Höhe:	250 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	7,5 kWh	Breite	1160 mm	Verbrauch	7,5 kWh

## Testfazit

Die Einsatzmöglichkeiten des ARI 458 sind zahlreich. Je nach Aufbau ist er speziell für Liefer- und Transportbetriebe (Kofferaufbau) und Handwerks- und Baubetriebe (Pritsche und Kipper) interessant. Bei den Individualaufbauten gibt es zudem für Garten- und Landschaftsbetriebe praktische Varianten. Neben der Vielseitigkeit liegen die Vorteile des ARI 458 in der guten Raumnutzung, der intuitiven Bedienung sowie den niedrigen Preisen ab 13.700 Euro. Natürlich erhält der Kunde dafür kein Luxusfahrzeug, sondern einen effizienten Elektrotransporter mit sehr guter Raumnutzung und individuell anpassbaren Ausstattungs- und Funktionsmöglichkeiten.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	4/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>3.8/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Die möglichen Aufbauten teilen sich in vier Oberkategorien auf: Koffer, Pritsche, Kipper sowie Individualaufbauten. Zu Individualaufbauten zählen beispielsweise Kühl- oder Tiefkühlkoffer, Laubgitteraufbau, Food Truck, Verkaufsfahrzeug und Alkoven-Aufbau. Der ARI 458 ist vor allem für kurze Wege und innerstädtischen Verkehr konzipiert. Mit einem zusätzlichen Reichweiten-Paket eignet er sich aber auch durchaus für große Strecken.

## Laderaum & Flexibilität

Für Lieferdienste und Lastentransporte ist der ARI 458 mit Kofferaufbau sehr gut geeignet. Kunden haben hier die Wahl zwischen den drei Größen, welche ein Ladevolumen von 1,45 m<sup>3</sup> (Basisversion), 2,05 m<sup>3</sup> („L“) sowie 2,77 m<sup>3</sup> bei der „XL“-Version besitzen. Bei der Höhe variieren die Koffer-Aufbauten zwischen 95, 110 und 130 cm. Die Ladekantenhöhe des ARI 458 ist mit 68 cm angenehm niedrig. Weiterhin können Kunden den Kofferaufbau individuell konfigurieren. So kann der Koffer beispielsweise mit zwei Flügeltüren am Heck oder einer „Rolltor“-Variante geordert werden. Für das mehrseitige Beladen der Box sind Seitentüren verfügbar, welche gerade im Falle von kleinteiliger Ladung von Vorteil sind. Als Pritsche und Kipper bietet der ARI 458 eine offene Ladefläche, welche in drei Größen von 1,53 m<sup>2</sup>, 1,86 m<sup>2</sup> bis 2,05 m<sup>2</sup> verfügbar ist. Die Höhe der Bordwände beträgt hier 25 cm. Das Kippen der Ladefläche erfolgt beim ARI 458 Kipper entweder elektrisch-hydraulisch per Fernbedienung oder mechanisch-hydraulisch per Pumpe. Für die Sicherung der Ladung sind zudem Verzurr-Ösen sowie eine stabile Plane für das Pritschen-Modell verfügbar. Ebenso lässt sich die Ladefläche durch einen drei- oder vierteiligen Laubgitter-Aufbau ergänzen. Neben den 'Standard'-Aufbauten ist der ARI 458 auch als Verkaufsfahrzeug oder Food Truck verfügbar. Das Verkaufsfahrzeug mit 3 Flügeltüren ist in den Größen 1,99 m<sup>3</sup>, 2,42 m<sup>3</sup> und 2,77 m<sup>3</sup> erhältlich. Der ARI 458 Food Truck ist ebenso in 3 Größen mit den maximalen Aufbau-Maßen von 1640×1300×1250 (LxBxH) bestellbar. Neben einer großzügigen Arbeitsfläche und weiteren ausziehbaren Arbeitsplatten bietet dieser eine Menge Stauraum im unteren Teil des Aufbaus. Die Nutzlast der 458er-Reihe liegt bei rund 530 Kilogramm, welche durch verschiedene Aufbauten leicht variieren kann. So sind selbst mit einem Fahrer von 80 Kilogramm noch Beladungen von circa 450 Kilogramm möglich.

## Antrieb & Aufladung

Den Antrieb des ARI 458 übernimmt ein Wechselstrommotor mit einer Kraft von 7,5 kW, welcher den Elektrotransporter auf eine Höchstgeschwindigkeit von 78 Km/h beschleunigt. Die Kraft wird auf die Hinterachse übertragen, auf welcher bei Beladung auch das meiste Gewicht liegt. Damit soll auch unter Vollladung eine gute Straßenlage garantiert werden. Bezüglich der Energiespeicherung hat der Kunde die Wahl: Als Basisversion besitzt der ARI 458 eine SLA-Batterie, welche eine Reichweite von rund 120 Kilometern besitzt. Gegen Aufpreis wird das Fahrzeug mit einem Lithium-Ionen-Akku geliefert, wodurch die Laufleistung einer Aufladung auf circa 150 Kilometer steigt. Optional kann ein zweites Akkupaket geordert werden, wodurch eine Reichweite bis 200 Kilometer möglich ist. Wie bei allen Elektrofahrzeugen ist diese natürlich auch von den Umweltbedingungen und dem Gebrauch von elektrischen Geräten wie Radio oder Klimaanlage abhängig. Positiv auf die Reichweite wirkt sich ein optional verfügbares Solarmodul auf dem Dach aus, welches die Fahrstrecke nochmals um rund 30 Kilometer erweitern kann. Die Aufladung erfolgt über handelsübliche 220-V-Steckdosen mit Schuko-Stecker. ARI Motors liefert optional außerdem einen Typ-2-Adapter für die Aufladung an öffentlichen Ladesäulen mit. Die Aufladung mit 220 Volt dauert bei vollkommener Entladung rund 6 Stunden, während ein voller Akku per Schnellladung in 4 Stunden erreicht werden kann. Der ARI 458 nutzt auch die Selbstaufladung in Form von Rekuperation, die allerdings hier nicht direkt mit der Bremsanlage verbunden ist.

## Komfort & Ausstattung

Der ARI 458 ist durch seine geringen Maße besonders für den Einsatz im engen Stadtverkehr sowie verwinkelten Parkanlagen und Werksgeländen geeignet. Er bietet ein üppiges Ladevolumen bei hoher Wendigkeit, ohne viel Platz zu beanspruchen. Bei eingelegetem Rückwärtsgang erklingt ein Warnton und die Sicht nach hinten wird durch eine Rückfahrkamera erleichtert, was besonders mit Kofferaufbau sehr nützlich ist. Für kalte Tage bietet der ARI 458 eine Frontscheibenheizung, die gleichzeitig den Innenraum heizt. So können Mitarbeiter auch bei frostigen Temperaturen schnell für gute Sicht und ein persönliches Wohlgefühl sorgen. Gegen Aufpreis ist eine Klimaanlage erhältlich, welche gerade im Hochsommer eine angenehme Kühlung verschafft. Seriennmäßig ist ein Radio verbaut, welches via Touchscreen einfach bedienbar ist und mit einer

Freisprechmöglichkeit, USB-Anschluss und Bluetooth-Funktion nützliche Helfer für den Arbeitsalltag bietet. Der Fahrer kann auch das eigene Smartphone mit dem Entertainment-System verbinden und damit auf Navigationsprogramme zugreifen. Weitere erhälliche Ausstattungsoptionen sind ein Satz Winterreifen und eine orangefarbene Rundumleuchte. Auch eine orangefarbene Folierung mit rot-weißer Bestreifung für den Baustellenbereich ist verfügbar. Für sperrige Güter, wie etwa Leitern, sind ein Dachgepäckträger sowie eine Leiterklappe im hinteren Bereich des Kofferdach praktisch. Eine Anhängerkupplung ist ebenso erhältlich, allerdings darf der ARI 458 bisher nur auf Werks- und Privatgelände mit Anhänger gefahren werden.

## Bedienung und Fahrbetrieb

In der Praxis ist der ARI 458 sehr einfach zu bedienen. Über eine Funkfernbedienung im Schlüssel kann das Fahrzeug geöffnet und verschlossen werden, was speziell Lieferdiensten die Verriegelung mit vollen Händen ermöglicht. Der Innenraum des Elektrotransporters ist sehr übersichtlich und intuitiv bedienbar. So sind die wichtigsten Funktionen über eine Bedieneinheit in der Mitte des Armaturenbretts steuerbar. Einzig die Bedienung der elektrisch verstellbaren Außenspiegel befindet sich links vom Lenkrad neben der Tür. Das Radio bietet dank Touchscreen eine einfache Bedienung, die wenig Zeit und Aufmerksamkeit erfordert. So kann der Fahrer unkompliziert zwischen verschiedenen Radiosendern wählen oder im Falle einer eingelegten Navigationskarte neue Routen berechnen. Dank der Verbindungsmöglichkeit mit dem eigenen Telefon über USB oder Bluetooth ist das Telefonieren über Freisprechanlage genauso möglich wie das Abspielen von eigener Musik oder das Nutzen einer Navigations-App über den Touchscreen. Den Ladestatus des Akkus findet der Fahrer im Tacho, ebenso wie die Information über den eingelegeten Fahrmodus. Dieser ist über einen Fahrstufenschalter in der Mitte des Armaturenbretts wählbar. Neben den normalen Fahrmodi („R“, „N“ und „D“) ist auch ein ECO-Modus wählbar, bei dem Energie durch sanftes Beschleunigen sowie eine begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h gespart wird. Dadurch kann die Reichweite erhöht werden. Auf der Straße bewegt sich der ARI 458 recht flott und wendig. Die Beschleunigung setzt direkt ein und bringt das Fahrzeug schnell auf Geschwindigkeit. Auch außerhalb der Stadt ist der Elektrotransporter kein Verkehrshindernis, sondern kommt ohne Probleme auf die Höchstgeschwindigkeit von knapp 80 km/h. Der ARI 458 liegt gut auf der Straße und hat dank des niedrigen Schwerpunkts und Heckantrieb auch mit Ladung keinerlei Probleme in Kurven. Anfangs irritiert es etwas, dass sich der Blinker nicht von selbst zurücksetzt. Allerdings gewöhnt man sich schnell daran, dies nach dem Abbiegevorgang selbst von Hand zu erledigen. Die Wendigkeit des kompakten Transporters ist gerade in engen Innenstädten sowie Werkshallen von Vorteil. Für einfacheres Rangieren bei niedrigen Geschwindigkeiten bietet sich die optional verfügbare Servolenkung an. Positiv fällt auch das Glasdach auf, welches ein besseres Raumgefühl erzeugt und gerade an sonnigen Tagen einen angenehmen Effekt hat. Natürlich kann man bei heftiger Sonneneinstrahlung dies auch durch ein Rollo abdecken.

## Umwelt

Innerorts liegt der Verbrauch des Ari 458 bei 6,2 kWh und außerorts bei 8,0 kWh. Das Fahrzeug kommt dadurch auf einen niedrigen kombinierten Verbrauch von 7,1 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 2,13 €.

## Preise & Garantie

In Sachen Preis ist der ARI 458 im Segment der Elektrotransporter wohl ungeschlagen. So liegt der Grundpreis der Pritschen-Version bei 13.700 Euro. Selbst mit dem „XL“-Koffer kostet das Fahrzeug mit 17.290 Euro weitaus weniger als vergleichbare Fahrzeuge der Konkurrenz. Die für Baustellen und Handwerker geeignete Kipper-Variante beginnt ab 16.400 Euro. Die Preise für das Verkaufsfahrzeug und den Food Truck starten bei 17.150 und 19.430 Euro. Der Kühlkoffer-Aufbau ist ab 19.900 Euro auf dem Markt verfügbar. Das Fahrzeug kommt mit einer Herstellergarantie von 6 Monaten sowie einer Gewährleistung über eine Zeit von 2 Jahren. Auf die Lithium-Batterie haben Kunden einen Garantiespruch von 4 Jahren bzw. 60.000 Kilometer.







## ARI 901 Kastenwagen

 <b>250 km</b> Reichweite	 <b>8 h</b> Ladezeit	 <b>885 kg</b> Zuladung	 <b>100 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
---	--	---	--	--

Preis (brutto) **€35,995.00**      Leasingrate (mtl.) **670,12 €**

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	N1	Fahrzeugmaße	Förderhöhe
Reichweite SLA		Höhe:	1940 mm
Reichweite Lithium	250 km	Länge:	4430 mm
km/h	100 km/h	Radstand:	2800 mm
Ladezeit Typ-2-Kabel	8 h	Breite:	1626 mm
Ladezeit 230V-Steckdose	8 h	Laderaum-Maße:	2300 mm x 1440 mm
Schnellladung	4 h	Höhe:	1300 mm
Leistung	min-30/ max-60 kw	Breite	1440 mm
			Garantie Akku
			Garantie Fahrzeug
			6 Monate
			Verfügbarkeit
			keine Angabe
			Kapazität SLA Akku
			40 kwh
			Kapazität Lithium Akku
			40,32 kwh
			Batterie inklusive
			ja
			Verbrauch
			16 kWh

## Testfazit

Der ARI 901 ist ein vielseitiger Elektrotransporter mit einer vergleichsweise hohen Reichweite. Je nach Aufbau eignet er sich speziell für Dienstleister (Kastenwagen), Liefer- und Transportfirmen (Kofferaufbau) sowie Handwerks- und Baubetrieben (Pritsche, Kipper). Für Garten- und Landschaftsbaubetriebe bietet der Hersteller ebenso praktische Aufbauten (Pritsche mit Laubgitter). Mit einem Startpreis von 35.995€ ist das Fahrzeug vergleichsweise günstig. Der Kunde erhält dafür jedoch kein Luxus-Fahrzeug, sondern ein praktisches Arbeitswerkzeug mit einem auf das Wichtigste reduzierten Innenraum.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	4/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	3/5
Preise & Garantie	5/5
<b>Gesamt</b>	<b>4/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der ARI 901 ist ein Elektrotransporter der Fahrzeugklasse N1 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und einer maximalen Zuladung von 900 Kilogramm. Der Transporter ist aktuell das größte Fahrzeug des in Borna (Sachsen) ansässigen Unternehmens ARI Motors. Das Transporter ist in den Aufbau-Varianten: Kastenwagen, Pritsche, Koffer und Kipper verfügbar. Der ARI 901 bietet dabei stets Platz für 2 Personen. Durch die vielfältigen Aufbaumöglichkeiten ist das Fahrzeug für so ziemlich jede Branche geeignet, ganz gleich ob Lieferdienst, Handwerksbetrieb, Kommune, Dienstleister, Bau- oder Transportfirmen.

## Laderaum & Flexibilität

Der ARI 901 Kastenwagen hat bei seinen Maßen von 2,30 m Länge x 1,44 m Breite und 1,30 m Höhe ein Ladevolumen von 4,3 m<sup>3</sup>. Die Ladekantenhöhe beträgt hier 75 cm. Beim Kipper-Aufbau können Kunden zwischen 3 verschiedenen Größen wählen. Die Standard-Version kommt mit den Maßen 2,86 m x 1,50 m und einer Ladefläche von 4,29 m<sup>2</sup>. Die L-Version des Kippers kommt auf eine Ladefläche von 4,59 m<sup>2</sup> und die XL-Version auf 4,89 m<sup>2</sup>. Die Seitenwände der Ladefläche haben eine Höhe von 38 Zentimetern. Die Ladekantenhöhe des ARI 901 Kipper beträgt 79 cm. Das Kippen der Aufbaus erfolgt elektrisch-hydraulisch. Als klassische Pritsche ist der ARI 901 ebenso in 3 Größen erhältlich. Diese variieren zwischen 4,29 m<sup>2</sup>, 4,59 m<sup>2</sup> und 4,89 m<sup>2</sup> Ladevolumen. Alternativ lässt sich die Pritsche auch mit einer Plane, einem Leiterträger oder einem Laubgitter ausstatten. Die Ladekantenhöhe ist mit 76 cm hier 3 Zentimeter niedriger als beim Kipper. Die Koffer-Variante kommt ebenso in drei Koffer-Größen mit Ladevolumen von 6,63 m<sup>3</sup>, 7,16 m<sup>3</sup> und 7,63 m<sup>3</sup>. Die drei individuell wählbaren Koffer-Größen können auf Wunsch auch zusätzlich mit einer Kühlanlage oder einer Ladebordwand (500 oder 750 kg Traglast) ausgestattet werden. Der 901 ist laut Hersteller zukünftig auch für Anhängerbetrieb mit mindestens 750 kg Anhängelast vorgesehen. Aktuell kann lediglich eine Rangierkupplung installiert werden, die dann jedoch nur auf Privatgelände genutzt werden darf.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Der Elektromotor des Transporters arbeitet mit einer Leistung von 60 Kw bei einer Spannung von 320 V. Der Heckantrieb des ARI 901 erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Bei der Batterien handelt es sich um einen Lithium-Ionen-Akku, mit einer Kapazität von 40 kWh, wodurch das Fahrzeug laut Hersteller eine Reichweite von rund 250 Kilometer erreicht. Gegen Aufpreis kann auf dem Dach ein zusätzliches Solarmodul installiert werden, welches je nach Aufbauvariante rund 40 bis 100 Kilometer (bei optimaler Sonneneinstrahlung) mehr Reichweite ermöglicht.

## Komfort & Ausstattung

Die kompakte Außenmaße des ARI 901 mit 4,43 m Länge, 1,62 m Breite und einer Höhe von 1,94 m Höhe (Kastenwagen) sind vergleichsweise kompakt und erleichtern so beispielsweise enges Rangieren oder das Parken im Parkhaus. Serienmäßig kommt das Fahrzeug mit einem klassischen FM-Radio. Auf Wunsch kann der Transporter jedoch auch mit einem Touchscreenradio sowie integrierter Rückfahrkamera ausgerüstet werden. Dies vereinfacht vor allem beim Kofferaufbau das Rangieren. Ebenso lässt sich das Fahrzeug auch mit Rundumleuchten sowie einer orangen Folierung mit rot-weißer Bestreifung für den Baustellenbereiche ausstatten. ARI Motors hat sich zudem darauf spezialisiert individuelle Kundenlösungen zu schaffen. Auf Anfrage entwickelt das Unternehmen zusammen mit dem Kunden einen Fahrzeugaufbau, welcher das konkreten Einsatzfeld optimal abdeckt.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Bedienung und Fahrbetrieb** Der ARI 901 ist in der Praxis sehr einfach zu bedienen. Über eine Funkfernbedienung im Schlüssel kann das Fahrzeug geöffnet und verschlossen werden, was speziell Lieferdiensten die Verriegelung mit vollen Händen ermöglicht. Der Innenraum des Elektro-Transporters ist übersichtlich und intuitiv bedienbar. So sind die wichtigsten Funktionen über eine Bedieneinheit in der Mitte des Armaturenbretts steuerbar, sei es die Lüftung, der Warnblinker oder das Radio. Der Ladestatus des Akkus und die Reichweite lässt sich bequem vom Tacho ablesen.

## Umwelt

Der kombinierte Verbrauch des ARI 901 ist mit 16 kWh pro 100 Kilometer vergleichsweise

niedrig. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 4,80 €.

## Preise & Garantie

Der 901 startet als Kastenwagen oder Pritsche bei 35.995 € zzgl. Mehrwertsteuer und ist dabei preiswerter als die Konkurrenz. Die Koffer-Version ist bereits ab 38.995€ und die Kipper-Version ab 40.995 € zzgl. Mehrwertsteuer erhältlich. Das Fahrzeug kommt zudem mit einer Herstellergarantie von 6 Monaten sowie einer Gewährleistung über eine Zeit von 1,5 Jahren.







# ARI 901 Kipper

 <b>250 km</b> Reichweite	 <b>8 h</b> Ladezeit	 <b>910 kg</b> Zuladung	 <b>100 km/h</b> V-Max	 <b>Kipper</b> Kategorie
---	--	---	--	--

Preis (brutto)	<b>€40,995.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>763,20 €</b>
----------------	-------------------	--------------------	-----------------

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	N1	Fahrzeugmaße	Förderhöhe
Reichweite SLA		Höhe:	1940 mm
Reichweite Lithium	250 km	Länge:	4910 mm
km/h	100 km/h	Radstand:	2860 mm
Ladezeit Typ-2-Kabel	8 h	Breite:	1650 mm
Ladezeit 230V-Steckdose	8 h	Laderaum-Maße:	2860 mm x 1500 mm
Schnellladung	4 h	Höhe:	380 mm
Leistung	min-30/ max-60 kw	Breite	1500 mm
			Garantie Akku
			Garantie Fahrzeug
			6 Monate
			Verfügbarkeit
			keine Angabe
			Kapazität SLA Akku
			40 kwh
			Kapazität Lithium Akku
			40,32 kwh
			Batterie inklusive
			ja
			Verbrauch
			16 kWh

## Testfazit

Der ARI 901 ist ein vielseitiger Elektrotransporter mit einer vergleichsweise hohen Reichweite. Je nach Aufbau eignet er sich speziell für Dienstleister (Kastenwagen), Liefer- und Transportfirmen (Kofferaufbau) sowie Handwerks- und Baubetrieben (Pritsche, Kipper). Für Garten- und Landschaftsbaubetriebe bietet der Hersteller ebenso praktische Aufbauten (Pritsche mit Laubgitter). Mit einem Startpreis von 35.995€ ist das Fahrzeug vergleichsweise günstig. Der Kunde erhält dafür jedoch kein Luxus-Fahrzeug, sondern ein praktisches Arbeitswerkzeug mit einem auf das Wichtigste reduzierten Innenraum.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	4/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	3/5
Preise & Garantie	5/5
<b>Gesamt</b>	<b>4/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der ARI 901 ist ein Elektrotransporter der Fahrzeugklasse N1 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und einer maximalen Zuladung von 900 Kilogramm. Der Transporter ist aktuell das größte Fahrzeug des in Borna (Sachsen) ansässigen Unternehmens ARI Motors. Das Transporter ist in den Aufbau-Varianten: Kastenwagen, Pritsche, Koffer und Kipper verfügbar. Der ARI 901 bietet dabei stets Platz für 2 Personen. Durch die vielfältigen Aufbaumöglichkeiten ist das Fahrzeug für so ziemlich jede Branche geeignet, ganz gleich ob Lieferdienst, Handwerksbetrieb, Kommune, Dienstleister, Bau- oder Transportfirmen.

## Laderaum & Flexibilität

Der ARI 901 Kastenwagen hat bei seinen Maßen von 2,30 m Länge x 1,44 m Breite und 1,30 m Höhe ein Ladevolumen von 4,3 m<sup>3</sup>. Die Ladekantenhöhe beträgt hier 75 cm. Beim Kipper-Aufbau können Kunden zwischen 3 verschiedenen Größen wählen. Die Standard-Version kommt mit den Maßen 2,86 m x 1,50 m und einer Ladefläche von 4,29 m<sup>2</sup>. Die L-Version des Kippers kommt auf eine Ladefläche von 4,59 m<sup>2</sup> und die XL-Version auf 4,89 m<sup>2</sup>. Die Seitenwände der Ladefläche haben eine Höhe von 38 Zentimetern. Die Ladekantenhöhe des ARI 901 Kipper beträgt 79 cm. Das Kippen der Aufbaus erfolgt elektrisch-hydraulisch. Als klassische Pritsche ist der ARI 901 ebenso in 3 Größen erhältlich. Diese variieren zwischen 4,29 m<sup>2</sup>, 4,59 m<sup>2</sup> und 4,89 m<sup>2</sup> Ladevolumen. Alternativ lässt sich die Pritsche auch mit einer Plane, einem Leiterträger oder einem Laubgitter ausstatten. Die Ladekantenhöhe ist mit 76 cm hier 3 Zentimeter niedriger als beim Kipper. Die Koffer-Variante kommt ebenso in drei Koffer-Größen mit Ladevolumen von 6,63 m<sup>3</sup>, 7,16 m<sup>3</sup> und 7,63 m<sup>3</sup>. Die drei individuell wählbaren Koffer-Größen können auf Wunsch auch zusätzlich mit einer Kühlanlage oder einer Ladebordwand (500 oder 750 kg Traglast) ausgestattet werden. Der 901 ist laut Hersteller zukünftig auch für Anhängerbetrieb mit mindestens 750 kg Anhängelast vorgesehen. Aktuell kann lediglich eine Rangierkupplung installiert werden, die dann jedoch nur auf Privatgelände genutzt werden darf.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Der Elektromotor des Transporters arbeitet mit einer Leistung von 60 Kw bei einer Spannung von 320 V. Der Heckantrieb des ARI 901 erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Bei der Batterien handelt es sich um einen Lithium-Ionen-Akku, mit einer Kapazität von 40 kWh, wodurch das Fahrzeug laut Hersteller eine Reichweite von rund 250 Kilometer erreicht. Gegen Aufpreis kann auf dem Dach ein zusätzliches Solarmodul installiert werden, welches je nach Aufbauvariante rund 40 bis 100 Kilometer (bei optimaler Sonneneinstrahlung) mehr Reichweite ermöglicht.

## Komfort & Ausstattung

Die kompakte Außenmaße des ARI 901 mit 4,43 m Länge, 1,62 m Breite und einer Höhe von 1,94 m Höhe (Kastenwagen) sind vergleichsweise kompakt und erleichtern so beispielsweise enges Rangieren oder das Parken im Parkhaus. Serienmäßig kommt das Fahrzeug mit einem klassischen FM-Radio. Auf Wunsch kann der Transporter jedoch auch mit einem Touchscreenradio sowie integrierter Rückfahrkamera ausgerüstet werden. Dies vereinfacht vor allem beim Kofferaufbau das Rangieren. Ebenso lässt sich das Fahrzeug auch mit Rundumleuchten sowie einer orangen Folierung mit rot-weißer Bestreifung für den Baustellenbereiche ausstatten. ARI Motors hat sich zudem darauf spezialisiert individuelle Kundenlösungen zu schaffen. Auf Anfrage entwickelt das Unternehmen zusammen mit dem Kunden einen Fahrzeugaufbau, welcher das konkreten Einsatzfeld optimal abdeckt.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Bedienung und Fahrbetrieb** Der ARI 901 ist in der Praxis sehr einfach zu bedienen. Über eine Funkfernbedienung im Schlüssel kann das Fahrzeug geöffnet und verschlossen werden, was speziell Lieferdiensten die Verriegelung mit vollen Händen ermöglicht. Der Innenraum des Elektro-Transporters ist übersichtlich und intuitiv bedienbar. So sind die wichtigsten Funktionen über eine Bedieneinheit in der Mitte des Armaturenbretts steuerbar, sei es die Lüftung, der Warnblinker oder das Radio. Der Ladestatus des Akkus und die Reichweite lässt sich bequem vom Tacho ablesen.

## Umwelt

Der kombinierte Verbrauch des ARI 901 ist mit 16 kWh pro 100 Kilometer vergleichsweise

niedrig. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 4,80 €.

## Preise & Garantie

Der 901 startet als Kastenwagen oder Pritsche bei 35.995 € zzgl. Mehrwertsteuer und ist dabei preiswerter als die Konkurrenz. Die Koffer-Version ist bereits ab 38.995€ und die Kipper-Version ab 40.995 € zzgl. Mehrwertsteuer erhältlich. Das Fahrzeug kommt zudem mit einer Herstellergarantie von 6 Monaten sowie einer Gewährleistung über eine Zeit von 1,5 Jahren.



## ARI 901 Kofferaufbau

 <b>250 km</b> Reichweite	 <b>8 h</b> Ladezeit	 <b>900 kg</b> Zuladung	 <b>100 km/h</b> V-Max	 <b>Koffer</b> Kategorie
---	--	---	--	--

Preis (brutto) **€38,995.00**      Leasingrate (mtl.) **725,97 €**

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	2385 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	250 km	Länge:	4910 mm	Garantie Fahrzeug	6 Monate
km/h	100 km/h	Radstand:	3050 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	8 h	Breite:	1650 mm	Kapazität SLA Akku	40 kWh
Ladezeit 230V-Steckdose	8 h	Laderaum-Maße:	2860 mm x 1500 mm	Kapazität Lithium Akku	40,32 kWh
Schnellladung	4 h	Höhe:	1560 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	min-30/ max-60 kw	Breite	1500 mm	Verbrauch	16 kWh

## Testfazit

Der ARI 901 ist ein vielseitiger Elektrotransporter mit einer vergleichsweise hohen Reichweite. Je nach Aufbau eignet er sich speziell für Dienstleister (Kastenwagen), Liefer- und Transportfirmen (Kofferaufbau) sowie Handwerks- und Baubetrieben (Pritsche, Kipper). Für Garten- und Landschaftsbaubetriebe bietet der Hersteller ebenso praktische Aufbauten (Pritsche mit Laubgitter). Mit einem Startpreis von 35.995€ ist das Fahrzeug vergleichsweise günstig. Der Kunde erhält dafür jedoch kein Luxus-Fahrzeug, sondern ein praktisches Arbeitswerkzeug mit einem auf das Wichtigste reduzierten Innenraum.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	4/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	3/5
Preise & Garantie	5/5
<b>Gesamt</b>	<b>4/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der ARI 901 ist ein Elektrotransporter der Fahrzeugklasse N1 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und einer maximalen Zuladung von 900 Kilogramm. Der Transporter ist aktuell das größte Fahrzeug des in Borna (Sachsen) ansässigen Unternehmens ARI Motors. Das Transporter ist in den Aufbau-Varianten: Kastenwagen, Pritsche, Koffer und Kipper verfügbar. Der ARI 901 bietet dabei stets Platz für 2 Personen. Durch die vielfältigen Aufbaumöglichkeiten ist das Fahrzeug für so ziemlich jede Branche geeignet, ganz gleich ob Lieferdienst, Handwerksbetrieb, Kommune, Dienstleister, Bau- oder Transportfirmen.

## Laderaum & Flexibilität

Der ARI 901 Kastenwagen hat bei seinen Maßen von 2,30 m Länge x 1,44 m Breite und 1,30 m Höhe ein Ladevolumen von 4,3 m<sup>3</sup>. Die Ladekantenhöhe beträgt hier 75 cm. Beim Kipper-Aufbau können Kunden zwischen 3 verschiedenen Größen wählen. Die Standard-Version kommt mit den Maßen 2,86 m x 1,50 m und einer Ladefläche von 4,29 m<sup>2</sup>. Die L-Version des Kippers kommt auf eine Ladefläche von 4,59 m<sup>2</sup> und die XL-Version auf 4,89 m<sup>2</sup>. Die Seitenwände der Ladefläche haben eine Höhe von 38 Zentimetern. Die Ladekantenhöhe des ARI 901 Kipper beträgt 79 cm. Das Kippen der Aufbaus erfolgt elektrisch-hydraulisch. Als klassische Pritsche ist der ARI 901 ebenso in 3 Größen erhältlich. Diese variieren zwischen 4,29 m<sup>2</sup>, 4,59 m<sup>2</sup> und 4,89 m<sup>2</sup> Ladevolumen. Alternativ lässt sich die Pritsche auch mit einer Plane, einem Leiterträger oder einem Laubgitter ausstatten. Die Ladekantenhöhe ist mit 76 cm hier 3 Zentimeter niedriger als beim Kipper. Die Koffer-Variante kommt ebenso in drei Koffer-Größen mit Ladevolumen von 6,63 m<sup>3</sup>, 7,16 m<sup>3</sup> und 7,63 m<sup>3</sup>. Die drei individuell wählbaren Koffer-Größen können auf Wunsch auch zusätzlich mit einer Kühlanlage oder einer Ladebordwand (500 oder 750 kg Traglast) ausgestattet werden. Der 901 ist laut Hersteller zukünftig auch für Anhängerbetrieb mit mindestens 750 kg Anhängelast vorgesehen. Aktuell kann lediglich eine Rangierkupplung installiert werden, die dann jedoch nur auf Privatgelände genutzt werden darf.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Der Elektromotor des Transporters arbeitet mit einer Leistung von 60 Kw bei einer Spannung von 320 V. Der Heckantrieb des ARI 901 erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Bei der Batterien handelt es sich um einen Lithium-Ionen-Akku, mit einer Kapazität von 40 kWh, wodurch das Fahrzeug laut Hersteller eine Reichweite von rund 250 Kilometer erreicht. Gegen Aufpreis kann auf dem Dach ein zusätzliches Solarmodul installiert werden, welches je nach Aufbauvariante rund 40 bis 100 Kilometer (bei optimaler Sonneneinstrahlung) mehr Reichweite ermöglicht.

## Komfort & Ausstattung

Die kompakte Außenmaße des ARI 901 mit 4,43 m Länge, 1,62 m Breite und einer Höhe von 1,94 m Höhe (Kastenwagen) sind vergleichsweise kompakt und erleichtern so beispielsweise enges Rangieren oder das Parken im Parkhaus. Serienmäßig kommt das Fahrzeug mit einem klassischen FM-Radio. Auf Wunsch kann der Transporter jedoch auch mit einem Touchscreenradio sowie integrierter Rückfahrkamera ausgerüstet werden. Dies vereinfacht vor allem beim Kofferaufbau das Rangieren. Ebenso lässt sich das Fahrzeug auch mit Rundumleuchten sowie einer orangen Folierung mit rot-weißer Bestreifung für den Baustellenbereiche ausstatten. ARI Motors hat sich zudem darauf spezialisiert individuelle Kundenlösungen zu schaffen. Auf Anfrage entwickelt das Unternehmen zusammen mit dem Kunden einen Fahrzeugaufbau, welcher das konkreten Einsatzfeld optimal abdeckt.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Bedienung und Fahrbetrieb** Der ARI 901 ist in der Praxis sehr einfach zu bedienen. Über eine Funkfernbedienung im Schlüssel kann das Fahrzeug geöffnet und verschlossen werden, was speziell Lieferdiensten die Verriegelung mit vollen Händen ermöglicht. Der Innenraum des Elektro-Transporters ist übersichtlich und intuitiv bedienbar. So sind die wichtigsten Funktionen über eine Bedieneinheit in der Mitte des Armaturenbretts steuerbar, sei es die Lüftung, der Warnblinker oder das Radio. Der Ladestatus des Akkus und die Reichweite lässt sich bequem vom Tacho ablesen.

## Umwelt

Der kombinierte Verbrauch des ARI 901 ist mit 16 kWh pro 100 Kilometer vergleichsweise

niedrig. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 4,80 €.

## Preise & Garantie

Der 901 startet als Kastenwagen oder Pritsche bei 35.995 € zzgl. Mehrwertsteuer und ist dabei preiswerter als die Konkurrenz. Die Koffer-Version ist bereits ab 38.995€ und die Kipper-Version ab 40.995 € zzgl. Mehrwertsteuer erhältlich. Das Fahrzeug kommt zudem mit einer Herstellergarantie von 6 Monaten sowie einer Gewährleistung über eine Zeit von 1,5 Jahren.





# ARI 901 Pritsche

 <b>250 km</b> Reichweite	 <b>8 h</b> Ladezeit	 <b>916 kg</b> Zuladung	 <b>100 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€35,995.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>670,12 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	1940 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	250 km	Länge:	4910 mm	Garantie Fahrzeug	6 Monate
km/h	100 km/h	Radstand:	2860 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	8 h	Breite:	1650 mm	Kapazität SLA Akku	40 kwh
Ladezeit 230V-Steckdose	8 h	Laderaum-Maße:	2860 mm x 1500 mm	Kapazität Lithium Akku	40,32 kwh
Schnellladung	4 h	Höhe:	380 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	min-30/ max-60 kw	Breite	1500 mm	Verbrauch	16 kWh

## Testfazit

Der ARI 901 ist ein vielseitiger Elektrotransporter mit einer vergleichsweise hohen Reichweite. Je nach Aufbau eignet er sich speziell für Dienstleister (Kastenwagen), Liefer- und Transportfirmen (Kofferaufbau) sowie Handwerks- und Baubetrieben (Pritsche, Kipper). Für Garten- und Landschaftsbaubetriebe bietet der Hersteller ebenso praktische Aufbauten (Pritsche mit Laubgitter). Mit einem Startpreis von 35.995€ ist das Fahrzeug vergleichsweise günstig. Der Kunde erhält dafür jedoch kein Luxus-Fahrzeug, sondern ein praktisches Arbeitswerkzeug mit einem auf das Wichtigste reduzierten Innenraum.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	4/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	3/5
Preise & Garantie	5/5
<b>Gesamt</b>	<b>4/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der ARI 901 ist ein Elektrotransporter der Fahrzeugklasse N1 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und einer maximalen Zuladung von 900 Kilogramm. Der Transporter ist aktuell das größte Fahrzeug des in Borna (Sachsen) ansässigen Unternehmens ARI Motors. Das Transporter ist in den Aufbau-Varianten: Kastenwagen, Pritsche, Koffer und Kipper verfügbar. Der ARI 901 bietet dabei stets Platz für 2 Personen. Durch die vielfältigen Aufbaumöglichkeiten ist das Fahrzeug für so ziemlich jede Branche geeignet, ganz gleich ob Lieferdienst, Handwerksbetrieb, Kommune, Dienstleister, Bau- oder Transportfirmen.

## Laderaum & Flexibilität

Der ARI 901 Kastenwagen hat bei seinen Maßen von 2,30 m Länge x 1,44 m Breite und 1,30 m Höhe ein Ladevolumen von 4,3 m<sup>3</sup>. Die Ladekantenhöhe beträgt hier 75 cm. Beim Kipper-Aufbau können Kunden zwischen 3 verschiedenen Größen wählen. Die Standard-Version kommt mit den Maßen 2,86 m x 1,50 m und einer Ladefläche von 4,29 m<sup>2</sup>. Die L-Version des Kippers kommt auf eine Ladefläche von 4,59 m<sup>2</sup> und die XL-Version auf 4,89 m<sup>2</sup>. Die Seitenwände der Ladefläche haben eine Höhe von 38 Zentimetern. Die Ladekantenhöhe des ARI 901 Kipper beträgt 79 cm. Das Kippen der Aufbaus erfolgt elektrisch-hydraulisch. Als klassische Pritsche ist der ARI 901 ebenso in 3 Größen erhältlich. Diese variieren zwischen 4,29 m<sup>2</sup>, 4,59 m<sup>2</sup> und 4,89 m<sup>2</sup> Ladevolumen. Alternativ lässt sich die Pritsche auch mit einer Plane, einem Leiterträger oder einem Laubgitter ausstatten. Die Ladekantenhöhe ist mit 76 cm hier 3 Zentimeter niedriger als beim Kipper. Die Koffer-Variante kommt ebenso in drei Koffer-Größen mit Ladevolumen von 6,63 m<sup>3</sup>, 7,16 m<sup>3</sup> und 7,63 m<sup>3</sup>. Die drei individuell wählbaren Koffer-Größen können auf Wunsch auch zusätzlich mit einer Kühlanlage oder einer Ladebordwand (500 oder 750 kg Traglast) ausgestattet werden. Der 901 ist laut Hersteller zukünftig auch für Anhängerbetrieb mit mindestens 750 kg Anhängelast vorgesehen. Aktuell kann lediglich eine Rangierkupplung installiert werden, die dann jedoch nur auf Privatgelände genutzt werden darf.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Der Elektromotor des Transporters arbeitet mit einer Leistung von 60 Kw bei einer Spannung von 320 V. Der Heckantrieb des ARI 901 erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Bei der Batterien handelt es sich um einen Lithium-Ionen-Akku, mit einer Kapazität von 40 kWh, wodurch das Fahrzeug laut Hersteller eine Reichweite von rund 250 Kilometer erreicht. Gegen Aufpreis kann auf dem Dach ein zusätzliches Solarmodul installiert werden, welches je nach Aufbauvariante rund 40 bis 100 Kilometer (bei optimaler Sonneneinstrahlung) mehr Reichweite ermöglicht.

## Komfort & Ausstattung

Die kompakte Außenmaße des ARI 901 mit 4,43 m Länge, 1,62 m Breite und einer Höhe von 1,94 m Höhe (Kastenwagen) sind vergleichsweise kompakt und erleichtern so beispielsweise enges Rangieren oder das Parken im Parkhaus. Serienmäßig kommt das Fahrzeug mit einem klassischen FM-Radio. Auf Wunsch kann der Transporter jedoch auch mit einem Touchscreenradio sowie integrierter Rückfahrkamera ausgerüstet werden. Dies vereinfacht vor allem beim Kofferaufbau das Rangieren. Ebenso lässt sich das Fahrzeug auch mit Rundumleuchten sowie einer orangen Folierung mit rot-weißer Bestreifung für den Baustellenbereiche ausstatten. ARI Motors hat sich zudem darauf spezialisiert individuelle Kundenlösungen zu schaffen. Auf Anfrage entwickelt das Unternehmen zusammen mit dem Kunden einen Fahrzeugaufbau, welcher das konkreten Einsatzfeld optimal abdeckt.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Bedienung und Fahrbetrieb** Der ARI 901 ist in der Praxis sehr einfach zu bedienen. Über eine Funkfernbedienung im Schlüssel kann das Fahrzeug geöffnet und verschlossen werden, was speziell Lieferdiensten die Verriegelung mit vollen Händen ermöglicht. Der Innenraum des Elektro-Transporters ist übersichtlich und intuitiv bedienbar. So sind die wichtigsten Funktionen über eine Bedieneinheit in der Mitte des Armaturenbretts steuerbar, sei es die Lüftung, der Warnblinker oder das Radio. Der Ladestatus des Akkus und die Reichweite lässt sich bequem vom Tacho ablesen.

## Umwelt

Der kombinierte Verbrauch des ARI 901 ist mit 16 kWh pro 100 Kilometer vergleichsweise

niedrig. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 4,80 €.

## Preise & Garantie

Der 901 startet als Kastenwagen oder Pritsche bei 35.995 € zzgl. Mehrwertsteuer und ist dabei preiswerter als die Konkurrenz. Die Koffer-Version ist bereits ab 38.995€ und die Kipper-Version ab 40.995 € zzgl. Mehrwertsteuer erhältlich. Das Fahrzeug kommt zudem mit einer Herstellergarantie von 6 Monaten sowie einer Gewährleistung über eine Zeit von 1,5 Jahren.





# Citroën eJumpy

 <b>212 km</b> Reichweite	 <b>5 h</b> Ladezeit	 <b>928 kg</b> Zuladung	 <b>130 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€37,830.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>704,28 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	1877 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	212 km	Länge:	4959 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	130 km/h	Radstand:	3275 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	5 h	Breite:	1920 mm	Kapazität SLA Akku	--
Ladezeit 230V-Steckdose	5 h	Laderaum-Maße:	2410 mm x 1608 mm	Kapazität Lithium Akku	50 kWh
Schnellladung	1 h	Höhe:	1330 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	min-57/ max-100 kW	Breite	1608 mm	Verbrauch	24,9 kWh

## Testfazit

**Preise & Garantie** Die Preise für den Citroen eJumpy beginnen bei 35.250 Euro netto für den eJumpy M mit 50 kWh-Akku und Basisausstattung. Die Variante mit einer Akkukapazität von 75 kWh kostet exakt 5.000 Euro mehr. Der eJumpy XL mit 5,30 Meter Länge ist ab 36.330 Euro netto verfügbar, ab 40.880 Euro mit dem größeren Akku. Alle Batterien sind im Preis enthalten und müssen nicht dazu gemietet werden. Citroen bietet auf den Fahrzeugakku eine Garantie von stolzen 8 Jahren bzw. 160.000 Kilometer. Für das Fahrzeug gelten wie üblich bei Citroen eine Herstellergarantie von 2 Jahren ohne Kilometerbeschränkung.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	5/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	2/5
<b>Gesamt</b>	<b>2/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Citroen eJumpy ist ein Elektrotransporter der Fahrzeugklasse N1 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h und einer maximalen Nutzlast von rund 925 Kilogramm.

## Laderaum & Flexibilität

**Konzept & Fahrzeugvarianten** Im Jahr 1995 begann die Produktion des Citroen Jumpy, welcher vom PSA-Konzern entwickelt wurde und mit dem Peugeot Expert und dem Fiat Scudo zwei Schwestermodelle besaß. Auch die zweite Generation ab 2007 war ein Gemeinschaftsprojekt der drei Hersteller. Dies änderte sich aber mit der dritten Generation, die seit 2016 auf dem Markt ist. Diese ist auch in Zusammenarbeit mit Toyota entstanden, wodurch der Jumpy gleich drei Geschwister hat: den Peugeot Expert, den Toyota Proace sowie den Opel Vivaro. Seit 2020 ist die elektrische Version Citroen eJumpy auf dem Markt. Der Kastenwagen ist elektrisch in zwei Längen erhältlich: 4,95 Meter (M) sowie 5,30 Meter (XL). Außerdem hat der Kunde die Wahl zwischen zwei Akkus mit 50 kWh bzw. 75 kWh Kapazität, welche natürlich unterschiedliche Reichweiten ermöglichen. Der Citroen eJumpy ist auch als Kombi erhältlich, mit Sitzen und Fenstern im Fond. Hier soll es aber um die Kastenwagen-Version gehen.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Bereits in der kürzeren Variante M hat der Citroen eJumpy ein Ladevolumen von maximal 5.800 Liter. Der Stauraum kann über zwei geteilte, seitlich schwenkende Hecktüren oder eine nach oben schwingende Heckklappe beladen werden. Außerdem ist eine seitliche Schiebetür serienmäßig vorhanden. Der Laderaum hat beim eJumpy M eine Länge von rund 2,41 Meter, die Breite liegt bei maximal 1,62 Meter und die Ladung kann bis zu 1,33 Meter hoch geladen werden. Bei der größeren Versionen ändert sich vor allem die Länge des Laderaums: als Jumpy XL liegt diese bei 2,76 Meter. Dadurch entsteht ein Ladevolumen von maximal 6.600 Liter. Die Nutzlast des Citroen eJumpy liegt bei den allen Modellen bei rund 925 Kilogramm. Allerdings gibt es die 50 kWh-Version mit einer optionalen erhöhten Nutzlast, welche dann bei rund 1.150 Kilogramm liegt. Die Anhängelast ist bei allen Modellen gleich: 1.000 Kilogramm für gebremste, 750 Kilogramm für ungebremste Anhänger. Andere Aufbauten wie ein Koffer oder eine Pritsche sind für den eJumpy nicht verfügbar.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Angetrieben wird der Citroen eJumpy von einem 100 kW Elektromotor, der ein Drehmoment von 260 Nm bereitstellt und den Citroen in ungefähr 12 Sekunden von 0 auf 100 km/h bringt. Wie meist bei Elektrofahrzeugen erfolgt die Kraftübertragung stufenlos. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bei allen Versionen bei 130 km/h. Der Citroen eJumpy ist mit zwei Akku-Varianten erhältlich: Der 50 kWh-Akku ermöglicht maximale Reichweiten um die 230 Kilometer. Für eine 11 kW Wechselstrom-Wallbox gibt Citroen die volle Aufladungszeit mit 4 Stunden und 45 Minuten an. Außerdem ist eine Schnellladefunktion für eine 100 kW Gleichstrom-Wallbox verfügbar, welche die Ladung von 0 auf 80% in gerade einmal 32 Minuten erledigen soll. Der größere Akku mit 75 kWh Kapazität soll über eine maximale Reichweite von rund 320 Kilometer liegen ermöglichen, was sehr beachtlich ist für ein Fahrzeug dieser Größe. Allerdings dürften solche Strecken nur ohne Zuladung und mit wenig Steigung zu schaffen sein. Die Ladezeiten liegen hier bei rund 7 Stunden für die Wallbox und rund 48 Minuten für die 80-prozentige Schnellaufladung.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Die Basisversion des eJumpy heisst "Control" und verfügt bereits serienmäßig über ABS, einen Doppel-Airbag, eine praktische Berganfahrhilfe sowie eine Zentralverriegelung. Für rund 1.500 Euro mehr bekommt man die Ausstattungslinie "Club", welche zusätzlich über eine Audioanlage, eine akustische Einparkhilfe, Klimaanlage sowie Regen- und Lichtsensor verfügt. Für Handwerker und Baustellen empfiehlt sich das Paket "Worker", welches etwa 3.000 Euro über dem Basismodell liegt. Dieses beinhaltet ein "Baustellen-Paket" mit erhöhter Bodenfreiheit und einem Motorschutz sowie einer erhöhten Nutzlast von rund 1.150 Kilogramm. Und eine sogenannte "Grip Control" verhindert das Durchdrehen der Räder auf unbefestigtem Untergrund. Zusätzliche praktische Extras für den eJumpy beinhalten eine Anhängerkupplung (480 Euro), eine zusätzliche linke Schiebetür (370 Euro) sowie eine verglaste Trennwand (ab 150 Euro).

## Umwelt






**Bedienung und Fahrbetrieb** Durch die kompakten Außenmaße eignet sich das Fahrzeug besonders für schmale Wege in Der eJumpy ist ein recht luxuriöser Kastenwagen, dessen Fahrerkabine sehr komfortabel und hochwertig ist. Die Anzeigen sind fast alle digital und auch sonst mutet das Armaturenbrett sehr modern an. Der Transporter wirkt dadurch weniger wie ein robuster Handwerker-Kastenwagen und mehr wie ein komfortabler Kleinbus. Etwas gewöhnungsbedürftig ist der Fahrmodus-Schalter, der nur mit einem Finger bedient werden kann, wodurch die Auswahl etwas hakelig ist. Auf der Straße macht der Citroen eJumpy eine gute Figur. Die 260 Nm brauchen für ihre Entfaltung nicht wie beim Verbrennermotor einen konkreten Drehzahlbereich, sondern sind direkt vorhanden. Dadurch beschleunigt der Elektrotransporter mehr als ordentlich und ist dank 100 kW Leistung auch auf Landstraßen flott unterwegs. Und auch die Autobahn ist kein Hindernis, allerdings ist das Fahrzeug bei 100 km/h abgeriegelt.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der kombinierte Verbrauch des Citroen eJumpy liegt bei 24,9 kWh pro 100 km. Das Fahrzeug verbraucht damit deutlich mehr als andere Modelle seiner Größe. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 7,47 €.



# Elektrofrosch BIG

 <b>230V 40 km</b> Reichweite	 Ladezeit	 <b>370 kg</b> Zuladung	 <b>42 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€2,665.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>52,34 €</b>	

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L2E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	40 km	Höhe:	1785 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	230V 40 km	Länge:	3070 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	42 km/h	Radstand:	2066 mm	Verfügbarkeit	4-6 Monate
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1280 mm	Kapazität SLA Akku	
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	1700 mm x 1280 mm	Kapazität Lithium Akku	0 -
Schnellladung		Höhe:	250 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	min-3,9/ max-4 kw	Breite	1280 mm	Verbrauch	0 -

## Testfazit

Das Fahrzeug ist zwar wirklich günstig, aber auch sehr simpel und spartanisch ausgestattet. Leider macht der Händler wenig Angaben zu technischen Daten des Fahrzeugs. Das Lastentrike eignet sich wohl am besten für den Einsatz auf Privatgelände oder auf dem Land. Möglich Einsatzfelder des Fahrzeugs sind Landwirtschafts-, Bau- oder Handwerksbetriebe. Für Lieferdienste im urbanen Raum eignet sich die Pritsche weniger.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	1/5
Antrieb & Aufladung	2/5
Komfort & Ausstattung	1/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	1/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>1.6/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Das Berliner Unternehmen hat sich zum Ziel gesetzt, sehr simple und somit auch günstige Fahrzeuge für jedermann anzubieten. Der Elektrofrosch BIG ist einer von mehreren Elektro-Kleintransportern des Unternehmens. Das Lastentrike ist so simpel wie möglich gehalten und verfügt über einen Sitzplatz. Möchte eine zweite Person mitfahren, kann eine zusätzliche Sitzbank an der Rückwand der Pritsche nach unten geklappt werden. Diese Sitzmöglichkeit ist jedoch nicht im öffentlichen Straßenverkehr zulässig. Beim BIG handelt es sich zusätzlich um eine Erweiterung des Elektrofrosch Basis-Fahrzeugs. Der BIG verfügt so im Gegensatz zum Basisfahrzeug über eine rund 1,80 m hohe Fahrerkabine.

## Laderaum & Flexibilität

Das Fahrzeug ist nur als Pritsche erhältlich. Die Nutzlast des Lastenmopeds liegt offiziell bei 370 Kilogramm, laut Hersteller seien jedoch auch bis zu 500 Kilogramm machbar. Die Ladefläche der Pritsche ist schätzungsweise zwischen 1,70- 1,80 m lang und 1,28 m breit. Die Höhe des Aufbaus beträgt 1,41m. Zur Bordwandhöhe findet sich keine Angabe. Wir schätzen aber diese liegt wie bei vergleichbaren Fahrzeugen bei 25-30 cm. Die 3 seitlichen Bordwände können zudem alle nach unten geklappt werden. Dies ermöglicht mehr Staufläche und so können auch sperrige Gegenstände transportiert werden. Die Ladefläche ist zudem per Hand kippbar. Dies ist jedoch nur mit leichtem Materialien wie beispielsweise Grünschnitt möglich. Wer Bauschutt abkippen möchte, wird sicherlich seine Probleme bekommen.

## Antrieb & Aufladung

Das Fahrzeug wird angetrieben von einem 3,9 kW starken Elektromotor. Die Höchstgeschwindigkeit des Trikes liegt bei 42 km/h und die maximale Reichweite beträgt laut Hersteller 60 km. Die 72-V-Batterie, lädt an einer Haushaltssteckdose in 7 Stunden. Mit einem Typ2-Adapter lässt sich das Fahrzeug ebenso an einer Ladesäule aufladen. Das Fahrzeug ist zusätzlich auch in einer gedrosselten Version mit 25 km/h Höchstgeschwindigkeit als 25er CABIN erhältlich.

## Komfort & Ausstattung

Das Fahrzeug kommt relativ spartanisch zum Kunden. Am Lenkrad ist ein simpler digitaler Tacho verbaut. Gebremst wird das Fahrzeug vorne durch eine hydraulische Bremse und hinten durch eine Feststell-Bremse. Das Fahrzeug lässt sich zusätzlich durch ein Hybrid-Modul für 990€ Aufpreis erweitern. Hier sorgt ein benzinbetriebener Generator für mehr Reichweite und Leistungssteigerung. Für einen Aufpreis von 195 € bekommt der Kunde auch einen Satz Winterreifen zum Fahrzeug. Ebenso ist ein Planenaufbau für 199 € Aufpreis erhältlich.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Wer mit dem Elektrofrosch BIG am Straßenverkehr teilnehmen will, muss trotz des Kabinen-Daches einen Helm tragen, da kein Sicherheitsgurt verbaut ist. Der Hersteller gibt die Steigfähigkeit mit 27% an. Das Fahrzeug lässt sich demnach auch im bergigen Gelände einsetzen. Zusätzlich bietet das Lastenmoped eine kleinen Stauraum unter der Sitzfläche für beispielsweise Werkzeug.

## Umwelt

Zum Verbrauch macht der Hersteller leider keine Angaben. Ebenso wenig zur Kapazität der Batterie.






## Preise & Garantie

Der Preis des Elektro-Lastenmopeds ist mit 3.290 € inkl. MwSt., zzgl. Versand wirklich niedrig. Zieht man die Mehrwertsteuer ab, kostet der BIG sogar nur 2.664,90 €. Die gibt Elektrofrosch mit 3-6 Monate an. Zur Garantie auf Fahrzeug und Batterie macht der Hersteller leider keine Angabe. Der Preis für den 25er - CABIN liegt bei 2.490€ inkl. MwSt. und ohne Kabine bei 2.390€ inkl. MwSt. Das Basisfahrzeug des Lastenmopeds ohne Kabine kostet 3.190 € inkl. Mehrwertsteuer.





# Elektrofrosch Grand Extra

 <b>230V 50 km</b> Reichweite	 Ladezeit	 <b>370 kg</b> Zuladung	 <b>45 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€3,637.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>71,42 €</b>	

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L2E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	50 km	Höhe:	1690 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	230V 50 km	Länge:	2970 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	45 km/h	Radstand:	0 -	Verfügbarkeit	3-6 Monate
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1070 mm	Kapazität SLA Akku	
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	0 - x 0 -	Kapazität Lithium Akku	0 -
Schnellladung		Höhe:	0 -	Batterie inklusive	ja
Leistung	min-1,5/ max-4,2 kw	Breite	0 -	Verbrauch	6,6 kwh

## Testfazit

Das Fahrzeug ist zwar wirklich günstig, aber auch sehr simpel ausgestattet. Leider macht der Händler kaum Angaben zu technischen Daten des Grand Extra. Das Lastentrike eignet sich wohl am besten für den Einsatz auf Privatgelände oder auf dem Land. Möglich Einsatzfelder des Fahrzeugs sind Landwirtschafts-, Bau- oder Handwerksbetriebe. Für Lieferdienste im urbanen Raum eignet sich die wohl Pritsche weniger.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	1/5
Antrieb & Aufladung	2/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	3/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>2.4/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Das Berliner Unternehmen hat sich zum Ziel gesetzt, sehr simple und somit auch günstige Fahrzeuge für jedermann anzubieten. Der Elektrofrosch Grand Extra ist einer von mehreren Elektro-Kleintransportern des Unternehmens. Das grüne Lastentrike ist so simpel wie möglich gehalten und verfügt über eine geräumige Fahrerkabine mit einer Sitzbank für bis zu zwei Personen. Das Fahrzeug ist zudem relativ kompakt mit Außenmaßen von 2,97 m Länge, 1,07 m Breite und 1,69 m Höhe.

## Laderaum & Flexibilität

Laderaum & Flexibilität (1/5) Das Fahrzeug ist nur als Pritsche erhältlich. Kofferaufbauten bietet der Hersteller unter anderen Modellreihen an. Die Nutzlast des Lastenmopeds liegt offiziell bei 370 Kilogramm. Die Abmessungen der Ladefläche der Pritsche gibt der Hersteller leider nicht an. Die 3 seitlichen Bordwände können ebenso wie beim Elektrofrosch BIG alle nach unten geklappt werden. Dies ermöglicht mehr Staufläche und so können auch sperrige Gegenstände einfacher transportiert werden. Die Ladefläche ist zudem per Hand kippbar. Dies ist jedoch nur mit leichtem Materialien wie beispielsweise Grünschnitt möglich. Wer Bauschutt abkippen möchte, wird sicherlich seine Probleme bekommen. Die Pritsche des Elektrofrosch lässt sich außerdem durch einen Planenaufbau ergänzen.

## Antrieb & Aufladung

Das Fahrzeug wird angetrieben von einem 1,5 bis 4,2 kW starken Elektromotor. Die Höchstgeschwindigkeit des Trikes liegt bei 45 km/h und die maximale Reichweite beträgt laut Hersteller 70 km. Die 60-V-Blei-Batterie, lädt an einer Haushaltssteckdose in etwa 7 Stunden. Mit einem Typ2-Adapter lässt sich das Fahrzeug ebenso an einer Ladesäule aufladen.

## Komfort & Ausstattung

Die Kabine des Grand Extra ist beheizt und schützt den Fahrer vollständig gegen Regen und Wind. Ein kleines Dachfenster bringt Licht und Luft von oben. Ebenso serienmäßig ist eine Rückfahrkamera, welche optimales Rangieren ermöglicht. Für einen Aufpreis von 195 € bekommt der Kunde auch einen Satz winteraugliche Reifen zum Fahrzeug. Ebenso ist ein Planenaufbau für 199 € und Schneeketten für 129 € Aufpreis erhältlich.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Der Hersteller gibt die Steigfähigkeit mit 30 % an. Das Fahrzeug lässt sich demnach auch im bergigen Gelände einsetzen. Das Lastentrike bietet dank seiner Federung auch auf unbefestigten Straßen einen angenehmen Fahrkomfort. Statt eines Lenkers ist beim Grand Extra ein Lenkrad verbaut, das die Bedienung zusätzlich erleichtern soll. Für die Versicherung des Fahrzeugs genügt eine Mopedversicherung. Außerdem muss der Grand Extra nicht zum TÜV.

## Umwelt

Zum Verbrauch macht der Hersteller leider keine Angaben. Laut Elektrofrosch kosten 100 Kilometer Fahrt mit dem Grand Extra 2€. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde liegt der Verbrauch bei schätzungsweise 6,6 kWh.

## Preise & Garantie

Der Preis des Elektrofrosch Grand Extra liegt bei 4.490 inklusive Mehrwertsteuer. Ohne Mehrwertsteuer kostet das Fahrzeug 3.636,90 €. Die Lieferzeit gibt Elektrofrosch mit 3-6 Monate an. Zur Garantie auf Fahrzeug und Batterie macht der Hersteller jedoch leider ebenso keine Angaben.





# EVO Transporter

 <b>120 km</b> Reichweite	 Ladezeit	 <b>825 kg</b> Zuladung	 V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€30,000.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>558,51 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	0 -	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	120 km	Länge:	0 -	Garantie Fahrzeug	
km/h		Radstand:	2760 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	0 -	Kapazität SLA Akku	--
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	0 - x 0 -	Kapazität Lithium Akku	8 kwh
Schnellladung		Höhe:	0 -	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	min-15/ max-27 kW	Breite	0 -	Verbrauch	0 -

## Testfazit

Preise & Garantie Eine offen ersichtliche Preisliste zum Fahrzeug gibt es nicht. Dies liegt wohl daran, dass es verschiedene Aufbauten gibt, die teils von anderen Fahrzeugbauern übernommen werden. Außerdem richtet sich der EVO Transporter an Gewerbe sowie Kommunen, welche oft einzelne Angebote erhalten je nach Aufbau und Zahl der geordneten Fahrzeuge. Der ungefähre Einstiegspreis liegt aber bei rund 30.000 Euro. Auch über die Dauer einer Fahrzeug-Garantie finden sich keine Angaben.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	3/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	2/5
Bedienung & Fahrbetrieb	4/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der EVO Transporter mit Elektroantrieb ist ein Elektrotransporter, der als Pritsche- und Kipper-Version erhältlich ist und kann rund 800 Kilogramm Nutzlast aufnehmen. Eine Koffer-Version mit Doppelkabine soll folgen.

## Laderaum & Flexibilität

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Der Transporter von EVO gehört zur Nutzfahrzeug-Klasse N1 und zielt speziell auf den Einsatz in Städte, Parkanlagen und Friedhöfen ab. Ab Werk wird er in drei verschiedenen Aufbau-Varianten geliefert: als Kipper, Pritsche oder als Chassis. Letzteres bezeichnet ein Modell ohne Aufbau, welcher dann von Fahrzeugbau-Firmen individuell angefertigt werden kann. So bieten verschiedene Unternehmen den EVO-Kleintransporter beispielsweise als Müll-Transporter oder Pritsche mit Planenaufbau an. Das als Pritsche 4,28 Meter lange Fahrzeug basiert auf der optisch baugleichen Version mit Ottomotor. In der elektrischen Variante gibt es keine Motorauswahl und der EVO wird immer von einem 72 Volt-Aggregat angetrieben. Dafür gibt es bei der Auswahl des Akkus drei Auswahlmöglichkeiten: 10 kWh, 18 kWh sowie 26 kWh Speicherkapazität, wodurch natürlich verschiedene Reichweiten erreicht werden können. Neben der Standardversion mit einer Kabine für 2 Personen soll ab 2022 auch eine Doppelkabine mit Platz für bis zu 4 Personen erhältlich sein, welche zudem mit einem Kofferaufbau lieferbar ist.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Mit Kippaufbau hat der EVO Transporter eine Ladefläche von rund 3,6 m<sup>2</sup>, welche sich aus einer Länge von 2,31 Meter und einer Breite von 1,56 Meter ergeben. Die Seitenwände der Ladefläche haben eine Höhe von 30 Zentimetern. Das Kippen der Aufbaus wird über eine außen befindliche Steuerung per 12 Volt-Batterie bewerkstelligt, welche unabhängig von der Antriebsbatterie arbeitet. Als klassische Pritsche ist die Ladefläche etwas kleiner und kommt auf eine Länge von 2,24 Meter sowie einer Breite von 1,40 Meter. Die beladbare Fläche beträgt also rund 3,1 m<sup>2</sup>. Die Seitenwände sind hier 5 Zentimeter höher als beim Kipper. Der EVO Transporter ist auch mit Anhängerkupplung erhältlich und kann dann bis zu 750 Kilogramm ziehen. Die Nutzlast beträgt für die Pritschen-Version rund 825 Kilogramm und dürfte bei den anderen Aufbauten in einem ähnlichen Bereich liegen.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Der Elektromotor des EVO Transporters arbeitet mit einer Spannung von 72 Volt und hat eine Dauerleistung von 15 kW. Er entwickelt ein maximales Drehmoment von 100 Nm und bringt den EVO auf eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Km/h. Bei den Batterien handelt es sich um Lithium-Eisenphosphat-Akkus (LiFePO4) handelt, welche über ein an Bord befindliches, separates Ladegerät aufgeladen wird. In der Standard-Variante hat dieser eine Kapazität von 10 kWh, wodurch das Fahrzeug laut Hersteller eine Reichweite von rund 50 Kilometer erreicht. Gegen Aufpreis sind größere Kapazitäten von 18 kWh bzw. 26 kWh verfügbar, wodurch die Reichweite auf 80 Kilometer bzw. 120 Kilometer steigt.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Besonders angepriesen wird beim EVO Transporter der Wendekreis von nur 6,90 Meter. Dies ist recht beachtlich für ein Fahrzeug von dieser Länge. Erleichtert wird das Rangieren auf so engem Raum noch von einer Servolenkung. Für problemloses Starten an Hängen ist das Fahrzeug mit einem Berganfahrassistenten ausgestattet. Für gutes Sehen und Gesehenwerden sorgt ein serienmäßiges LED-Tagfahrlicht sowie Nebelscheinwerfer in der Frontschürze. Und für die Sicherheit der Insassen ist der EVO serienmäßig mit zwei Airbags ausgestattet. In Sachen Unterhaltungselektronik ist laut Hersteller ein Radio mit USB-Anschluss im Preis enthalten. Angaben darüber, ob dies über eine praktische Bluetooth-Funktion (als Freisprechanlage) verfügt, gibt es leider nicht.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Der elektrische EVO Transporter ist sehr schmal konzipiert, um auch in Parkanlagen und auf Friedhöfen alle Wege befahren zu können. Zudem ist das Fahrzeug sehr übersichtlich dank großer Fensterflächen und hoher Sitzposition. Über die Höhe der Ladekante oder ein mögliches Fleet Management-System gibt es keine

Angaben.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Konkrete Verbrauchsangaben gibt es zum EVO Transporter mit Elektroantrieb leider nicht. In der 10 kWh-Version gibt der Hersteller eine Reichweite von 50 Kilometer an. Gegen Aufpreis sind größere Kapazitäten von 18 kWh bzw. 26 kWh verfügbar mit Reichweiten von 80 Kilometer bzw. 120 Kilometer. Dies entspricht einem ungefähren Energieverbrauch von 20 - 22 kWh auf 100 Kilometer und somit Kosten von 6,00 bis 6,60 Euro bei einem Strompreis von 30 Cent pro kWh. Eine Solaranlage für mehr Reichweite ist nicht verfügbar.



# Evum A-Car Kipper

 <b>110 km</b> Reichweite	 <b>2 Stunden</b> Ladezeit	 <b>1000 kg</b> Zuladung	 <b>70 km/h</b> V-Max	 <b>Kipper</b> Kategorie
---	--	--	---	--

Preis (brutto)	<b>€38,480.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>716,38 €</b>
----------------	-------------------	--------------------	-----------------

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	N1	Fahrzeugmaße	Förderhöhe
Reichweite SLA		Höhe:	2000 mm
Reichweite Lithium	110 km	Länge:	4000 mm
km/h	70 km/h	Radstand:	2596 mm
Ladezeit Typ-2-Kabel	2 Stunden	Breite:	1500 mm
Ladezeit 230V-Steckdose	2 Stunden	Laderaum-Maße:	1778 mm x 1608 mm
Schnellladung		Höhe:	352 mm
Leistung	20 kW	Breite	1608 mm
		Verfügbarkeit	keine Angabe
		Garantie Akku	
		Garantie Fahrzeug	
		Kapazität SLA Akku	
		Kapazität Lithium Akku	16.5 kWh
		Batterie inklusive	ja
		Verbrauch	15,9 kWh

## Testfazit

Das Evum A-Car ist in der Hinsicht besonders, dass es die Elektromobilität erstmals von der Straße runter in Offroad-Gebiet trägt. Mit dem Allradantrieb und der hohen Bodenfreiheit ist der Evum definitiv auch für die Landwirtschaft oder Forstbetriebe interessant. Auch ansonsten macht das Fahrzeug einiges her und dürfte dank umfangreicher Ausstattung und flexiblen Aufbauvarianten nicht nur in Entwicklungs- und Schwellenländern seine Abnehmer finden. Die Ausstattung in der Basisversion ist jedoch verglichen mit dem Preis eher dürftig.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	3/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>3.4/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Nach vielen Jahren der Entwicklung und einer mehrmonatigen Verschiebung des Produktionsstarts durch die Corona-Krise, ist das Evum A-Car nun seit Juni 2020 auf dem Markt. Ursprünglich wurde der kräftige Elektrotransporter für Entwicklungs- und Schwellenländern entwickelt, wo er in der Landwirtschaft und der Industrie zum Einsatz kommen sollte. Während der Entstehungsphase wurde aber klar, dass das Fahrzeug auch für den europäischen Markt attraktiv sein könnte. Das A-Car von Evum ist in Sachen Anwendungsgebiete sehr breit aufgestellt. So gibt es das Fahrzeug mit Pritschenaufbau für den Einsatz in der Garten- und Landschaftspflege oder für große Werkshallen in der Industrie. Der Pritschenaufbau ist zudem auch mit kipprbarer Ladefläche sowie mit einer Planenkonstruktion erhältlich. Mit dem geschlossenen Kofferaufbau zielt das A-Car speziell auf die Branchen des Handwerks und des Warentransports. Recht einzigartig im Elektrotransporter-Bereich sind der Allradantrieb und die damit verbundenen Offroad-Qualitäten des Fahrzeugs, wodurch das Fahrzeug auch für die Landwirtschaft sehr interessant ist.

## Laderaum & Flexibilität

Durch seine hohe Bodenfreiheit und den großen Rädern wirkt das Evum A-Car fast wie ein LKW der Sorte Unimog von Mercedes-Benz. Gleichzeitig ist er mit 4 Metern Länge aber doch recht kompakt. Das Fahrzeug ist in den Aufbauvarianten Pritsche, Koffer und Dreiseitenkipper verfügbar. Die Laderaummaße des Kofferaufbaus liegen bei rund 1,79 m x 1,54 m x 1,10 m. Der Aufbau besitzt dadurch ein Ladevolumen von 3,03 m<sup>3</sup>. Die Abmessungen der Kipper- und Pritschen-Version liegen bei rund 1,78 m Länge und 1,5 m Breite. Die Höhe der Ladebordwand beträgt 35 cm. Der Aufbau kommt damit auf eine Ladefläche von 2,86 m<sup>2</sup>. Die Ladekante des Fahrzeugs ist mit rund 90 Zentimetern vergleichsweise hoch über dem Boden. Das kann beim Verladen von großen Industriegütern von Vorteil sein, bei kleineren Einsätzen aber schnell anstrengend werden. Die Nutzlast des Evum A-Car liegt bei genau einer Tonne, was recht stattlich ist. Dadurch ist das Fahrzeug auch für größere Baustellen sowie die Landwirtschaft interessant. Hier ist auch die Anhängerkupplung mit einer Anhängelast von 1.000 Kilogramm gebremst sowie 750 Kilogramm ungebremst von Vorteil. Zu weiteren Aufbauten und Individuallösungen macht der Hersteller keine Angaben.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Den Antrieb übernimmt ein Elektromotor mit 20 kW Leistung, welche gleichmäßig auf die zwei Achsen verteilt wird. Damit kann das Evum A-Car eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Km/h erreichen. Als Energiespeicher fungiert ein Lithium-Ionen-Akku mit einer Betriebsspannung von 48 Volt und eine Kapazität von 16,5 kWh. Die Reichweite soll damit in der Standard-Version 110 Kilometer betragen. Optional ist ein zusätzliches Akkupaket erhältlich, was die Reichweite verdoppelt. Laut dem Hersteller kann das Fahrzeug bereits an einer herkömmlichen 230 Volt-Steckdose in 6,5 Stunden aufgeladen werden. Über Typ-2 ist das Fahrzeug in rund 2 Stunden geladen. Der Verbrauch liegt mit 17,5-19,6 kWh bezogen auf die Fahrzeuggröße in einem annehmbaren Bereich.

## Komfort & Ausstattung

Aktuell ist das Evum A-Car in den Versionen Basis und Select verfügbar. In der "Basis"-Version ist das Fahrzeug sehr spartanisch ausgestattet und kommt ohne Extras wie einer Heizung, einem Radio oder einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung zum Kunden. Diese Dinge können in der Select-Version für einen Aufpreis von 6900 Euro zusätzlich erworben werden. Ebenso enthält die Select Version eine integrierte Standheizung, eine Telematikeinheit und eine externe Steckdose (3 kW, 220 V). Für weitere Aufpreise sind Sonderausstattungen wie ein Rückfahrwarner, Sitzheizung, Unterfahrschutz, eine abnehmbare Anhängerkupplung und vieles mehr verfügbar.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Der Allradantrieb des Evum A-Car bringt auch in unwegsamem Gelände einen angenehmen Fahrkomfort. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h wird das Fahrzeug zudem keineswegs zum Verkehrshindernis. Vor allem die externe Steckdose bringt in vielerlei Situationen Unabhängigkeit mit sich, da Arbeitsgeräte direkt mit der Energie des Fahrzeuges betrieben werden können. Hier sollte jedoch darauf geachtet werden, dass die restliche Energie für die Rückfahrt reicht. Die LCD-Anzeige ermöglicht zudem stets die Kontrolle des Energieverbrauchs. Wer über die externe Steckdose viel Energie zieht,

sollte jedoch gegebenenfalls über ein zusätzliches Akkupaket nachdenken.

## Umwelt

Das Fahrzeug kommt bezogen auf die Fahrzeuggröße auf einen niedrigen kombinierten Verbrauch von 15,9 kWh/ 100 km. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 4,77 €. Über ein zusätzliches Solarmodul auf dem Dach des Fahrzeugs gibt es keine Angaben.

## Preise & Garantie

Grundsätzlich beginnen die Preis des Evum A-Car bei 31.490 Euro ohne Mehrwertsteuer in der Basisversion. Dieser Preis gilt allerdings für die Version ohne Aufbau. In der "Select"-Version ist das Fahrzeug ab 38.390 Euro erhältlich. Mit den Aufbauten kommen zusätzlich 1.590 Euro (Pritsche), 3.580 Euro (Pritsche mit Planenaufbau) oder 5.990 Euro (Koffer) hinzu. Mit Kippaufbau kostet das Fahrzeug 45.380 Euro zzgl. Mehrwertsteuer. Interessant für Kommunen ist das "Kommunalkpaket" mit oranger Folierung, Rundumleuchte und Reflektoren für 1.380 Euro (wie immer ohne MwSt.). Über die Dauer einer Fahrzeug- und Batterie-Garantie gibt es leider keinerlei Angaben.



# Evum A-Car Koffer

 <b>110 km</b> Reichweite	 <b>2 Stunden</b> Ladezeit	 <b>1000 kg</b> Zuladung	 <b>70 km/h</b> V-Max	 <b>Koffer</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€37,480.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>697,76 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	2000 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	110 km	Länge:	4000 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	70 km/h	Radstand:	2596 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	2 Stunden	Breite:	1500 mm	Kapazität SLA Akku	
Ladezeit 230V-Steckdose	2 Stunden	Laderaum-Maße:	1787 mm x 1535 mm	Kapazität Lithium Akku	16.5 kWh
Schnellladung		Höhe:	1105 -	Batterie inklusive	ja
Leistung	20 kW	Breite	1535 mm	Verbrauch	15,9 kWh

## Testfazit

Das Evum A-Car ist in der Hinsicht besonders, dass es die Elektromobilität erstmals von der Straße runter in Offroad-Gebiet trägt. Mit dem Allradantrieb und der hohen Bodenfreiheit ist der Evum definitiv auch für die Landwirtschaft oder Forstbetriebe interessant. Auch ansonsten macht das Fahrzeug einiges her und dürfte dank umfangreicher Ausstattung und flexiblen Aufbauvarianten nicht nur in Entwicklungs- und Schwellenländern seine Abnehmer finden. Die Ausstattung in der Basisversion ist jedoch verglichen mit dem Preis eher dürftig.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	3/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>3.4/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Nach vielen Jahren der Entwicklung und einer mehrmonatigen Verschiebung des Produktionsstarts durch die Corona-Krise, ist das Evum A-Car nun seit Juni 2020 auf dem Markt. Ursprünglich wurde der kräftige Elektrotransporter für Entwicklungs- und Schwellenländern entwickelt, wo er in der Landwirtschaft und der Industrie zum Einsatz kommen sollte. Während der Entstehungsphase wurde aber klar, dass das Fahrzeug auch für den europäischen Markt attraktiv sein könnte. Das A-Car von Evum ist in Sachen Anwendungsgebiete sehr breit aufgestellt. So gibt es das Fahrzeug mit Pritschenaufbau für den Einsatz in der Garten- und Landschaftspflege oder für große Werkshallen in der Industrie. Der Pritschenaufbau ist zudem auch mit kippbaren Ladefläche sowie mit einer Planenkonstruktion erhältlich. Mit dem geschlossenen Kofferaufbau zielt das A-Car speziell auf die Branchen des Handwerks und des Warentransports. Recht einzigartig im Elektrotransporter-Bereich sind der Allradantrieb und die damit verbundenen Offroad-Qualitäten des Fahrzeugs, wodurch das Fahrzeug auch für die Landwirtschaft sehr interessant ist.

## Laderaum & Flexibilität

Durch seine hohe Bodenfreiheit und den großen Rädern wirkt das Evum A-Car fast wie ein LKW der Sorte Unimog von Mercedes-Benz. Gleichzeitig ist er mit 4 Metern Länge aber doch recht kompakt. Das Fahrzeug ist in den Aufbauvarianten Pritsche, Koffer und Dreiseitenkipper verfügbar. Die Laderaummaße des Kofferaufbaus liegen bei rund 1,79 m x 1,54 m x 1,10 m. Der Aufbau besitzt dadurch ein Ladevolumen von 3,03 m<sup>3</sup>. Die Abmessungen der Kipper- und Pritschen-Version liegen bei rund 1,78 m Länge und 1,5 m Breite. Die Höhe der Ladebordwand beträgt 35 cm. Der Aufbau kommt damit auf eine Ladefläche von 2,86 m<sup>2</sup>. Die Ladekante des Fahrzeugs ist mit rund 90 Zentimetern vergleichsweise hoch über dem Boden. Das kann beim Verladen von großen Industriegütern von Vorteil sein, bei kleineren Einsätzen aber schnell anstrengend werden. Die Nutzlast des Evum A-Car liegt bei genau einer Tonne, was recht stattlich ist. Dadurch ist das Fahrzeug auch für größere Baustellen sowie die Landwirtschaft interessant. Hier ist auch die Anhängerkupplung mit einer Anhängelast von 1.000 Kilogramm gebremst sowie 750 Kilogramm ungebremst von Vorteil. Zu weiteren Aufbauten und Individuallösungen macht der Hersteller keine Angaben.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Den Antrieb übernimmt ein Elektromotor mit 20 kW Leistung, welche gleichmäßig auf die zwei Achsen verteilt wird. Damit kann das Evum A-Car eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Km/h erreichen. Als Energiespeicher fungiert ein Lithium-Ionen-Akku mit einer Betriebsspannung von 48 Volt und eine Kapazität von 16,5 kWh. Die Reichweite soll damit in der Standard-Version 110 Kilometer betragen. Optional ist ein zusätzliches Akkupaket erhältlich, was die Reichweite verdoppelt. Laut dem Hersteller kann das Fahrzeug bereits an einer herkömmlichen 230 Volt-Steckdose in 6,5 Stunden aufgeladen werden. Über Typ-2 ist das Fahrzeug in rund 2 Stunden geladen. Der Verbrauch liegt mit 17,5-19,6 kWh bezogen auf die Fahrzeuggröße in einem annehmbaren Bereich.

## Komfort & Ausstattung

Aktuell ist das Evum A-Car in den Versionen Basis und Select verfügbar. In der "Basis"-Version ist das Fahrzeug sehr spartanisch ausgestattet und kommt ohne Extras wie einer Heizung, einem Radio oder einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung zum Kunden. Diese Dinge können in der Select-Version für einen Aufpreis von 6900 Euro zusätzlich erworben werden. Ebenso enthält die Select Version eine integrierte Standheizung, eine Telematikeinheit und eine externe Steckdose (3 kW, 220 V). Für weitere Aufpreise sind Sonderausstattungen wie ein Rückfahrwarner, Sitzheizung, Unterfahrschutz, eine abnehmbare Anhängerkupplung und vieles mehr verfügbar.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Der Allradantrieb des Evum A-Car bringt auch in unwegsamem Gelände einen angenehmen Fahrkomfort. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h wird das Fahrzeug zudem keineswegs zum Verkehrshindernis. Vor allem die externe Steckdose bringt in vielerlei Situationen Unabhängigkeit mit sich, da Arbeitsgeräte direkt mit der Energie des Fahrzeuges betrieben werden können. Hier sollte jedoch darauf geachtet werden, dass die restliche Energie für die Rückfahrt reicht. Die LCD-Anzeige ermöglicht zudem stets die Kontrolle des Energieverbrauchs. Wer über die externe Steckdose viel Energie zieht,

sollte jedoch gegebenenfalls über ein zusätzliches Akkupaket nachdenken.

## Umwelt

Das Fahrzeug kommt bezogen auf die Fahrzeuggröße auf einen niedrigen kombinierten Verbrauch von 15,9 kWh/ 100 km. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 4,77 €. Über ein zusätzliches Solarmodul auf dem Dach des Fahrzeugs gibt es keine Angaben.

## Preise & Garantie

Grundsätzlich beginnen die Preis des Evum A-Car bei 31.490 Euro ohne Mehrwertsteuer in der Basisversion. Dieser Preis gilt allerdings für die Version ohne Aufbau. In der "Select"-Version ist das Fahrzeug ab 38.390 Euro erhältlich. Mit den Aufbauten kommen zusätzlich 1.590 Euro (Pritsche), 3.580 Euro (Pritsche mit Planenaufbau) oder 5.990 Euro (Koffer) hinzu. Mit Kippaufbau kostet das Fahrzeug 45.380 Euro zzgl. Mehrwertsteuer. Interessant für Kommunen ist das "Kommunalkpaket" mit oranger Folierung, Rundumleuchte und Reflektoren für 1.380 Euro (wie immer ohne MwSt.). Über die Dauer einer Fahrzeug- und Batterie-Garantie gibt es leider keinerlei Angaben.





# Evum A-Car Pritsche

 <b>110 km</b> Reichweite	 <b>2 Stunden</b> Ladezeit	 <b>1014 kg</b> Zuladung	 <b>70 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€33,080.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>615,85 €</b>

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	N1	Fahrzeugmaße	Förderhöhe		
Reichweite SLA		Höhe:	2000 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	110 km	Länge:	4000 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	70 km/h	Radstand:	2596 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	2 Stunden	Breite:	1500 mm	Kapazität SLA Akku	
Ladezeit 230V-Steckdose	2 Stunden	Laderaum-Maße:	1778 mm x 1608 mm	Kapazität Lithium Akku	16.5 kWh
Schnellladung		Höhe:	352 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	20 kW	Breite	1608 mm	Verbrauch	15,9 kWh

## Testfazit

Das Evum A-Car ist in der Hinsicht besonders, dass es die Elektromobilität erstmals von der Straße runter in Offroad-Gebiet trägt. Mit dem Allradantrieb und der hohen Bodenfreiheit ist der Evum definitiv auch für die Landwirtschaft oder Forstbetriebe interessant. Auch ansonsten macht das Fahrzeug einiges her und dürfte dank umfangreicher Ausstattung und flexiblen Aufbauvarianten nicht nur in Entwicklungs- und Schwellenländern seine Abnehmer finden. Die Ausstattung in der Basisversion ist jedoch verglichen mit dem Preis eher dürftig.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	3/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>3.4/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Nach vielen Jahren der Entwicklung und einer mehrmonatigen Verschiebung des Produktionsstarts durch die Corona-Krise, ist das Evum A-Car nun seit Juni 2020 auf dem Markt. Ursprünglich wurde der kräftige Elektrotransporter für Entwicklungs- und Schwellenländern entwickelt, wo er in der Landwirtschaft und der Industrie zum Einsatz kommen sollte. Während der Entstehungsphase wurde aber klar, dass das Fahrzeug auch für den europäischen Markt attraktiv sein könnte. Das A-Car von Evum ist in Sachen Anwendungsgebiete sehr breit aufgestellt. So gibt es das Fahrzeug mit Pritschenaufbau für den Einsatz in der Garten- und Landschaftspflege oder für große Werkshallen in der Industrie. Der Pritschenaufbau ist zudem auch mit kippbaren Ladefläche sowie mit einer Planenkonstruktion erhältlich. Mit dem geschlossenen Kofferaufbau zielt das A-Car speziell auf die Branchen des Handwerks und des Warentransports. Recht einzigartig im Elektrotransporter-Bereich sind der Allradantrieb und die damit verbundenen Offroad-Qualitäten des Fahrzeugs, wodurch das Fahrzeug auch für die Landwirtschaft sehr interessant ist.

## Laderaum & Flexibilität

Durch seine hohe Bodenfreiheit und den großen Rädern wirkt das Evum A-Car fast wie ein LKW der Sorte Unimog von Mercedes-Benz. Gleichzeitig ist er mit 4 Metern Länge aber doch recht kompakt. Das Fahrzeug ist in den Aufbauvarianten Pritsche, Koffer und Dreiseitenkipper verfügbar. Die Laderaummaße des Kofferaufbaus liegen bei rund 1,79 m x 1,54 m x 1,10 m. Der Aufbau besitzt dadurch ein Ladevolumen von 3,03 m<sup>3</sup>. Die Abmessungen der Kipper- und Pritschen-Version liegen bei rund 1,78 m Länge und 1,5 m Breite. Die Höhe der Ladebordwand beträgt 35 cm. Der Aufbau kommt damit auf eine Ladefläche von 2,86 m<sup>2</sup>. Die Ladekante des Fahrzeugs ist mit rund 90 Zentimetern vergleichsweise hoch über dem Boden. Das kann beim Verladen von großen Industriegütern von Vorteil sein, bei kleineren Einsätzen aber schnell anstrengend werden. Die Nutzlast des Evum A-Car liegt bei genau einer Tonne, was recht stattlich ist. Dadurch ist das Fahrzeug auch für größere Baustellen sowie die Landwirtschaft interessant. Hier ist auch die Anhängerkupplung mit einer Anhängelast von 1.000 Kilogramm gebremst sowie 750 Kilogramm ungebremst von Vorteil. Zu weiteren Aufbauten und Individuallösungen macht der Hersteller keine Angaben.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Den Antrieb übernimmt ein Elektromotor mit 20 kW Leistung, welche gleichmäßig auf die zwei Achsen verteilt wird. Damit kann das Evum A-Car eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Km/h erreichen. Als Energiespeicher fungiert ein Lithium-Ionen-Akku mit einer Betriebsspannung von 48 Volt und eine Kapazität von 16,5 kWh. Die Reichweite soll damit in der Standard-Version 110 Kilometer betragen. Optional ist ein zusätzliches Akkupaket erhältlich, was die Reichweite verdoppelt. Laut dem Hersteller kann das Fahrzeug bereits an einer herkömmlichen 230 Volt-Steckdose in 6,5 Stunden aufgeladen werden. Über Typ-2 ist das Fahrzeug in rund 2 Stunden geladen. Der Verbrauch liegt mit 17,5-19,6 kWh bezogen auf die Fahrzeuggröße in einem annehmbaren Bereich.

## Komfort & Ausstattung

Aktuell ist das Evum A-Car in den Versionen Basis und Select verfügbar. In der "Basis"-Version ist das Fahrzeug sehr spartanisch ausgestattet und kommt ohne Extras wie einer Heizung, einem Radio oder einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung zum Kunden. Diese Dinge können in der Select-Version für einen Aufpreis von 6900 Euro zusätzlich erworben werden. Ebenso enthält die Select Version eine integrierte Standheizung, eine Telematikeinheit und eine externe Steckdose (3 kW, 220 V). Für weitere Aufpreise sind Sonderausstattungen wie ein Rückfahrwarner, Sitzheizung, Unterfahrschutz, eine abnehmbare Anhängerkupplung und vieles mehr verfügbar.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Der Allradantrieb des Evum A-Car bringt auch in unwegsamem Gelände einen angenehmen Fahrkomfort. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h wird das Fahrzeug zudem keineswegs zum Verkehrshindernis. Vor allem die externe Steckdose bringt in vielerlei Situationen Unabhängigkeit mit sich, da Arbeitsgeräte direkt mit der Energie des Fahrzeuges betrieben werden können. Hier sollte jedoch darauf geachtet werden, dass die restliche Energie für die Rückfahrt reicht. Die LCD-Anzeige ermöglicht zudem stets die Kontrolle des Energieverbrauchs. Wer über die externe Steckdose viel Energie zieht,

sollte jedoch gegebenenfalls über ein zusätzliches Akkupaket nachdenken.

## Umwelt

Das Fahrzeug kommt bezogen auf die Fahrzeuggröße auf einen niedrigen kombinierten Verbrauch von 15,9 kWh/ 100 km. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 4,77 €. Über ein zusätzliches Solarmodul auf dem Dach des Fahrzeugs gibt es keine Angaben.

## Preise & Garantie

Grundsätzlich beginnen die Preis des Evum A-Car bei 31.490 Euro ohne Mehrwertsteuer in der Basisversion. Dieser Preis gilt allerdings für die Version ohne Aufbau. In der "Select"-Version ist das Fahrzeug ab 38.390 Euro erhältlich. Mit den Aufbauten kommen zusätzlich 1.590 Euro (Pritsche), 3.580 Euro (Pritsche mit Planenaufbau) oder 5.990 Euro (Koffer) hinzu. Mit Kippaufbau kostet das Fahrzeug 45.380 Euro zzgl. Mehrwertsteuer. Interessant für Kommunen ist das "Kommunalkpaket" mit oranger Folierung, Rundumleuchte und Reflektoren für 1.380 Euro (wie immer ohne MwSt.). Über die Dauer einer Fahrzeug- und Batterie-Garantie gibt es leider keinerlei Angaben.



# Garia Utility City SC Pritsche

 <b>55 km</b> Reichweite	 <b>6 h</b> Ladezeit	 <b>623 kg</b> Zuladung	 <b>45 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€29,312.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>560,62 €</b>	

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße	Förderhöhe		
Reichweite SLA	60 km	Höhe:	1865 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	55 km	Länge:	3225 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	45 km/h	Radstand:	2252 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	6 h	Breite:	1365 mm	Kapazität SLA Akku	0 -
Ladezeit 230V-Steckdose	6 h	Laderaum-Maße:	1258 mm x 1215 mm	Kapazität Lithium Akku	6.1 kWh
Schnellladung		Höhe:	250 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	3/11 kW	Breite	1215 mm	Verbrauch	12 kWh

## Testfazit

Der Garia Utility ist ein praktischer Elektro-Transporter, der besonders durch die vielfältigen Aufbau-Möglichkeiten und der recht hohen Zuladung für ein L7e-Fahrzeug punktet. Er eignet sich speziell für enges Gelände und Städte. Aber auch in Wiesen und Wäldern lässt er sich problemlos einsetzen. Auf große Fahrt kann man mit dem Garia Utility aufgrund der geringen Höchstgeschwindigkeiten und Reichweiten allerdings nicht gehen.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	1/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>2.8/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Garia war lange Zeit vor allem als Hersteller von elektrischen Golf-Carts bekannt. Mit dem Garia Utility hat das dänische Unternehmen aber seit 2015 auch einen Elektrotransporter im Angebot. Dieser wird bisher in drei Ausführungen verkauft: Als Utility Park, Utility City und Utility Urban wobei hier die Unterschiede besonders bei der Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h beim Modell Park, 45 Km/h bei der City-Version und 55 Km/h bei der Version Urban liegen. Alle Fahrzeuge bieten Platz für 2 Personen. Beide Varianten sind zudem in zwei Chassis-Längen erhältlich: Als Kurzversion SC ("Short Chassis") sowie als Langversion EC ("Extended Chassis"). Auf den beiden Plattformen werden dann verschiedene Aufbauten angeboten. So ist der Garia Utility in beiden Längen als Pritsche, Kipper, Kofferverfahren oder mit einem Drahtkäfig erhältlich, wobei die Langversionen natürlich mit mehr Stauraum ausgestattet sind. Außerdem gibt es unterschiedlichste Akkus, welche je nach Anforderungsprofil im Garia verbaut werden können.

## Laderaum & Flexibilität

Durch die vielseitigen Aufbauten und die zwei Längen ergeben sich natürlich verschiedene Lade-Dimensionen. So gibt es die Pritschen- und Kipper-Versionen in insgesamt drei Varianten mit Ladeflächen von 1,26 m x 1,22 m bis zu maximal 1,62 m x 1,22 m. Als Kofferverfahren variiert das Ladevolumen von 1,4 m³ als SC bis zu 4,5 m³ als EC mit dem größten Koffer. Und auch bei den Käfiggrößen gibt es drei verschiedene Arten mit den maximalen Maßen von 1,62 Meter Länge, 1,22 Meter Breite sowie 1,04 Meter Höhe. Die Nutzlast ist abhängig von Version, Akku und Aufbau. Als Utility Park darf der Elektrotransporter maximal 756 Kilogramm zuladen. Als Utility City liegt die Zuladung bei maximal 691 Kilogramm. In der Version Urban beträgt die Zuladung bis zu 800 Kilogramm. Zudem hat der Garia Utility Park noch eine Anhängelast von 300 Kilogramm ungebremst bzw. 500 Kilogramm gebremst.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Angetrieben werden alle Garia Utility von einem Heck-Elektromotor mit 11 kW Spitzenleistung sowie 3 kW Nettoleistung. Damit erreicht der Utility eine Steigfähigkeit von 25%, während die Höchstgeschwindigkeit bei 30 Km/h (Park), 45 Km/h (City) oder 55 km/h liegt. Der Hersteller bietet außerdem einen Hochleistungsmotor mit 15 kW Spitzenleistung sowie 8 kW Nettoleistung an. Diese Motorversion erscheint vor allem für Einsatz den Einsatz abseits befestigter Straßen und beim Transport besonders schwerer Güter sinnvoll. Bei den Akkus bietet Garia verschieden Möglichkeiten an. Neben zwei Blei-Batterien gibt es 5 verschiedene Lithium-Akkus. Dieser besitzt wahlweise 6,1 kWh, 9,2 kWh, 10,2 kWh, 12,2 oder 21,4 kWh. Die Reichweiten liegen bei der kleinsten Batterie bei nur 40 Kilometer, während die anderen Akkus Reichweiten von knapp 60-100 Kilometer erreichen. Der Größte Lithium-Akku kommt auf eine maximale Reichweite von 200 km (WLTP). Die Aufladung der Akkus benötigt laut Hersteller zwischen 5 und 6 Stunden beim kleinen Akku und 6 bis 8 Stunden mit großen Akku.

## Komfort & Ausstattung

Die Ausstattung ist funktional und nicht sehr luxuriös, was bei einem Nutzfahrzeug natürlich nicht überrascht. Immerhin ist aber ein Radio mit Bluetooth-Funktion serienmäßig dabei, was das Telefonieren bei der Arbeit erleichtert. Optional sind unter anderem eine Kabinenheizung, ein Kühlfach sowie ein Frontschutzbügel gegen Aufpreis verfügbar. Die abschließbare Fronthaube bietet zudem sicheren Stauraum für beispielsweise Werkzeug. Ebenso bietet sie einen einfachen Zugang zur Überprüfung der Scheibenwaschanlage, der Bremsflüssigkeit oder des Sicherungskastens. Neben den Standard-Straßenreifen sollen bald ebenso spezielle Geländereifen für den Utility angeboten werden. So wird sich sicherlich der Fahrkomfort in unwegsamem Gelände erheblich verbessern.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Der Garia Utility setzt auf hohe Flexibilität bei den Aufbauten sowie auf hohe Wendigkeit. Mit einer Fahrzeugbreite von gerade einmal 1,31 Meter und einem Wenderadius von 3,9 Meter in der Version mit dem kurzen Chassis und 4,6 Meter in der langen Version, ist das Fahrzeug ideal für enge Innenstädte oder unwegsame Parkanlagen. Mit seiner Steigfähigkeit von 25% lässt er sich ebenso im bergigen Gelände einsetzen. Stoßdämpfer an beiden Achsen des Fahrzeugs bringen zudem auch auf unbefestigten Straßen einen angenehmen Fahrkomfort. Bei der Kipper-Version erfolgt das Abkippen der Ladefläche elektrisch-hydraulisch per Fernbedienung. Das erspart mühsames Pumpen per Hand

und ermöglicht einen reibungslosen Arbeitsablauf.

## Umwelt

Den genauen Verbrauch des Fahrzeugs gibt der Hersteller nicht an. Die 240 Ah-Version der Lithium Batterie ist jedoch mit 12,2 kWh Gesamtverbrauch angegeben. Der Verbrauch liegt so außerorts bei rund 13,4 kWh und innerorts bei 11,1 kWh. Der kombinierte Verbrauch liegt so bei etwa 12 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 Kilometer Fahrt 3,60 €.

## Preise & Garantie

Wie bei vielen Elektro-Transportern dieser Art gibt es keine konkreten Preislisten. Die Fahrzeuge werden hier nach Baukastenprinzip zusammengestellt. So bekommen Kunden nur auf konkrete Anfragen mit genauen Anforderungen auch die Kosten genannt. Die Preise des Fahrzeugs beginnen aber ungefähr bei 18.000 Euro für den Park SC und gehen je nach Aufbau bis zu rund 30.000 Euro für einen City EC mit großem Aufbau. Der Basispreis des Modells Urban liegt für das kurze Chassis laut BAFA-Liste bei 29.312 zzgl. Mehrwertsteuer. In Sachen Garantie gibt es bei Garia eine sogenannte beschränkte Herstellergarantie. Diese hat eine Dauer von 3 Jahren bzw. 3000 Akku-Stunden.



# Garia Utility Park EC Kipper

 <b>55 km</b> Reichweite	 <b>6 h</b> Ladezeit	 <b>788 kg</b> Zuladung	 <b>30 km/h</b> V-Max	 <b>Kipper</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€30,000.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>558,51 €</b>	

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	60 km	Höhe:	1865 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	55 km	Länge:	3629 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	30 km/h	Radstand:	2731 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	6 h	Breite:	1365 mm	Kapazität SLA Akku	0 -
Ladezeit 230V-Steckdose	6 h	Laderaum-Maße:	1670 mm x 1215 mm	Kapazität Lithium Akku	6.1 kWh
Schnellladung		Höhe:	250 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	3/11 kW	Breite	1215 mm	Verbrauch	12 kWh

## Testfazit

Der Garia Utility ist ein praktischer Elektro-Transporter, der besonders durch die vielfältigen Aufbau-Möglichkeiten und der recht hohen Zuladung für ein L7e-Fahrzeug punktet. Er eignet sich speziell für enges Gelände und Städte. Aber auch in Wiesen und Wäldern lässt er sich problemlos einsetzen. Auf große Fahrt kann man mit dem Garia Utility aufgrund der geringen Höchstgeschwindigkeiten und Reichweiten allerdings nicht gehen.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	1/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>2.8/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Garia war lange Zeit vor allem als Hersteller von elektrischen Golf-Carts bekannt. Mit dem Garia Utility hat das dänische Unternehmen aber seit 2015 auch einen Elektrotransporter im Angebot. Dieser wird bisher in drei Ausführungen verkauft: Als Utility Park, Utility City und Utility Urban wobei hier die Unterschiede besonders bei der Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h beim Modell Park, 45 Km/h bei der City-Version und 55 Km/h bei der Version Urban liegen. Alle Fahrzeuge bieten Platz für 2 Personen. Beide Varianten sind zudem in zwei Chassis-Längen erhältlich: Als Kurzversion SC ("Short Chassis") sowie als Langversion EC ("Extended Chassis"). Auf den beiden Plattformen werden dann verschiedene Aufbauten angeboten. So ist der Garia Utility in beiden Längen als Pritsche, Kipper, Kofferverkehr oder mit einem Drahtkäfig erhältlich, wobei die Langversionen natürlich mit mehr Stauraum ausgestattet sind. Außerdem gibt es unterschiedlichste Akkus, welche je nach Anforderungsprofil im Garia verbaut werden können.

## Laderaum & Flexibilität

Durch die vielseitigen Aufbauten und die zwei Längen ergeben sich natürlich verschiedene Lade-Dimensionen. So gibt es die Pritschen- und Kipper-Versionen in insgesamt drei Varianten mit Ladeflächen von 1,26 m x 1,22 m bis zu maximal 1,62 m x 1,22 m. Als Kofferverkehr variiert das Ladevolumen von 1,4 m³ als SC bis zu 4,5 m³ als EC mit dem größten Koffer. Und auch bei den Käfiggrößen gibt es drei verschiedene Arten mit den maximalen Maßen von 1,62 Meter Länge, 1,22 Meter Breite sowie 1,04 Meter Höhe. Die Nutzlast ist abhängig von Version, Akku und Aufbau. Als Utility Park darf der Elektrotransporter maximal 756 Kilogramm zuladen. Als Utility City liegt die Zuladung bei maximal 691 Kilogramm. In der Version Urban beträgt die Zuladung bis zu 800 Kilogramm. Zudem hat der Garia Utility Park noch eine Anhängelast von 300 Kilogramm ungebremst bzw. 500 Kilogramm gebremst.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Angetrieben werden alle Garia Utility von einem Heck-Elektromotor mit 11 kW Spitzenleistung sowie 3 kW Nettoleistung. Damit erreicht der Utility eine Steigfähigkeit von 25%, während die Höchstgeschwindigkeit bei 30 Km/h (Park), 45 Km/h (City) oder 55 km/h liegt. Der Hersteller bietet außerdem einen Hochleistungsmotor mit 15 kW Spitzenleistung sowie 8 kW Nettoleistung an. Diese Motorversion erscheint vor allem für Einsatz abseits befestigter Straßen und beim Transport besonders schwerer Güter sinnvoll. Bei den Akkus bietet Garia verschiedene Möglichkeiten an. Neben zwei Blei-Batterien gibt es 5 verschiedene Lithium-Akkus. Dieser besitzt wahlweise 6,1 kWh, 9,2 kWh, 10,2 kWh, 12,2 oder 21,4 kWh. Die Reichweiten liegen bei der kleinsten Batterie bei nur 40 Kilometer, während die anderen Akkus Reichweiten von knapp 60-100 Kilometer erreichen. Der Größte Lithium-Akku kommt auf eine maximale Reichweite von 200 km (WLTP). Die Aufladung der Akkus benötigt laut Hersteller zwischen 5 und 6 Stunden beim kleinen Akku und 6 bis 8 Stunden mit großen Akku.

## Komfort & Ausstattung

Die Ausstattung ist funktional und nicht sehr luxuriös, was bei einem Nutzfahrzeug natürlich nicht überrascht. Immerhin ist aber ein Radio mit Bluetooth-Funktion serienmäßig dabei, was das Telefonieren bei der Arbeit erleichtert. Optional sind unter anderem eine Kabinenheizung, ein Kühlfach sowie ein Frontschutzbügel gegen Aufpreis verfügbar. Die abschließbare Fronthaube bietet zudem sicheren Stauraum für beispielsweise Werkzeug. Ebenso bietet sie einen einfachen Zugang zur Überprüfung der Scheibenwaschanlage, der Bremsflüssigkeit oder des Sicherungskastens. Neben den Standard-Straßenreifen sollen bald ebenso spezielle Geländereifen für den Utility angeboten werden. So wird sich sicherlich der Fahrkomfort in unwegsamen Gelände erheblich verbessern.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Der Garia Utility setzt auf hohe Flexibilität bei den Aufbauten sowie auf hohe Wendigkeit. Mit einer Fahrzeugbreite von gerade einmal 1,31 Meter und einem Wenderadius von 3,9 Meter in der Version mit dem kurzen Chassis und 4,6 Meter in der langen Version, ist das Fahrzeug ideal für enge Innenstädte oder unwegsame Parkanlagen. Mit seiner Steigfähigkeit von 25% lässt er sich ebenso im bergigen Gelände einsetzen. Stoßdämpfer an beiden Achsen des Fahrzeugs bringen zudem auch auf unbefestigten Straßen einen angenehmen Fahrkomfort. Bei der Kipper-Version erfolgt das Abkippen der Ladefläche elektrisch-hydraulisch per Fernbedienung. Das erspart mühsames Pumpen per Hand

und ermöglicht einen reibungslosen Arbeitsablauf.

## Umwelt

Den genauen Verbrauch des Fahrzeugs gibt der Hersteller nicht an. Die 240 Ah-Version der Lithium Batterie ist jedoch mit 12,2 kWh Gesamtverbrauch angegeben. Der Verbrauch liegt so außerorts bei rund 13,4 kWh und innerorts bei 11,1 kWh. Der kombinierte Verbrauch liegt so bei etwa 12 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 Kilometer Fahrt 3,60 €.

## Preise & Garantie

Wie bei vielen Elektro-Transportern dieser Art gibt es keine konkreten Preislisten. Die Fahrzeuge werden hier nach Baukastenprinzip zusammengestellt. So bekommen Kunden nur auf konkrete Anfragen mit genauen Anforderungen auch die Kosten genannt. Die Preise des Fahrzeugs beginnen aber ungefähr bei 18.000 Euro für den Park SC und gehen je nach Aufbau bis zu rund 30.000 Euro für einen City EC mit großem Aufbau. Der Basispreis des Modells Urban liegt für das kurze Chassis laut BAFA-Liste bei 29.312 zzgl. Mehrwertsteuer. In Sachen Garantie gibt es bei Garia eine sogenannte beschränkte Herstellergarantie. Diese hat eine Dauer von 3 Jahren bzw. 3000 Akku-Stunden.





# Garia Utility Park EC Pritsche

 <b>55 km</b> Reichweite	 <b>6 h</b> Ladezeit	 <b>788 kg</b> Zuladung	 <b>30 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€30,000.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>558,51 €</b>	

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	60 km	Höhe:	1865 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	55 km	Länge:	3629 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	30 km/h	Radstand:	2731 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	6 h	Breite:	1365 mm	Kapazität SLA Akku	0 -
Ladezeit 230V-Steckdose	6 h	Laderaum-Maße:	1670 mm x 1215 mm	Kapazität Lithium Akku	6.1 kWh
Schnellladung		Höhe:	250 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	3/11 kW	Breite	1215 mm	Verbrauch	12 kWh

## Testfazit

Der Garia Utility ist ein praktischer Elektro-Transporter, der besonders durch die vielfältigen Aufbau-Möglichkeiten und der recht hohen Zuladung für ein L7e-Fahrzeug punktet. Er eignet sich speziell für enges Gelände und Städte. Aber auch in Wiesen und Wäldern lässt er sich problemlos einsetzen. Auf große Fahrt kann man mit dem Garia Utility aufgrund der geringen Höchstgeschwindigkeiten und Reichweiten allerdings nicht gehen.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	1/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>2.8/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Garia war lange Zeit vor allem als Hersteller von elektrischen Golf-Carts bekannt. Mit dem Garia Utility hat das dänische Unternehmen aber seit 2015 auch einen Elektrotransporter im Angebot. Dieser wird bisher in drei Ausführungen verkauft: Als Utility Park, Utility City und Utility Urban wobei hier die Unterschiede besonders bei der Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h beim Modell Park, 45 Km/h bei der City-Version und 55 Km/h bei der Version Urban liegen. Alle Fahrzeuge bieten Platz für 2 Personen. Beide Varianten sind zudem in zwei Chassis-Längen erhältlich: Als Kurzversion SC ("Short Chassis") sowie als Langversion EC ("Extended Chassis"). Auf den beiden Plattformen werden dann verschiedene Aufbauten angeboten. So ist der Garia Utility in beiden Längen als Pritsche, Kipper, Kofferrfahrzeug oder mit einem Drahtkäfig erhältlich, wobei die Langversionen natürlich mit mehr Stauraum ausgestattet sind. Außerdem gibt es unterschiedlichste Akkus, welche je nach Anforderungsprofil im Garia verbaut werden können.

## Laderaum & Flexibilität

Durch die vielseitigen Aufbauten und die zwei Längen ergeben sich natürlich verschiedene Lade-Dimensionen. So gibt es die Pritschen- und Kipper-Versionen in insgesamt drei Varianten mit Ladeflächen von 1,26 m x 1,22 m bis zu maximal 1,62 m x 1,22 m. Als Koffervernion variiert das Ladevolumen von 1,4 m<sup>3</sup> als SC bis zu 4,5 m<sup>3</sup> als EC mit dem größten Koffer. Und auch bei den Käfiggrößen gibt es drei verschiedene Arten mit den maximalen Maßen von 1,62 Meter Länge, 1,22 Meter Breite sowie 1,04 Meter Höhe. Die Nutzlast ist abhängig von Version, Akku und Aufbau. Als Utility Park darf der Elektrotransporter maximal 756 Kilogramm zuladen. Als Utility City liegt die Zuladung bei maximal 691 Kilogramm. In der Version Urban beträgt die Zuladung bis zu 800 Kilogramm. Zudem hat der Garia Utility Park noch eine Anhängelast von 300 Kilogramm ungebremst bzw. 500 Kilogramm gebremst.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Angetrieben werden alle Garia Utility von einem Heck-Elektromotor mit 11 kW Spitzenleistung sowie 3 kW Nettoleistung. Damit erreicht der Utility eine Steigfähigkeit von 25%, während die Höchstgeschwindigkeit bei 30 Km/h (Park), 45 Km/h (City) oder 55 km/h liegt. Der Hersteller bietet außerdem einen Hochleistungsmotor mit 15 kW Spitzenleistung sowie 8 kW Nettoleistung an. Diese Motorversion erscheint vor allem für Einsatz den Einsatz abseits befestigter Straßen und beim Transport besonders schwerer Güter sinnvoll. Bei den Akkus bietet Garia verschieden Möglichkeiten an. Neben zwei Blei-Batterien gibt es 5 verschiedene Lithium-Akkus. Dieser besitzt wahlweise 6,1 kWh, 9,2 kWh, 10,2 kWh, 12,2 oder 21,4 kWh. Die Reichweiten liegen bei der kleinsten Batterie bei nur 40 Kilometer, während die anderen Akkus Reichweiten von knapp 60-100 Kilometer erreichen. Der Größte Lithium-Akku kommt auf eine maximale Reichweite von 200 km (WLTP). Die Aufladung der Akkus benötigt laut Hersteller zwischen 5 und 6 Stunden beim kleinen Akku und 6 bis 8 Stunden mit großen Akku.

## Komfort & Ausstattung

Die Ausstattung ist funktional und nicht sehr luxuriös, was bei einem Nutzfahrzeug natürlich nicht überrascht. Immerhin ist aber ein Radio mit Bluetooth-Funktion serienmäßig dabei, was das Telefonieren bei der Arbeit erleichtert. Optional sind unter anderem eine Kabinenheizung, ein Kühlfach sowie ein Frontschutzbügel gegen Aufpreis verfügbar. Die abschließbare Fronthaube bietet zudem sicheren Stauraum für beispielsweise Werkzeug. Ebenso bietet sie einen einfachen Zugang zur Überprüfung der Scheibenwaschanlage, der Bremsflüssigkeit oder des Sicherungskastens. Neben den Standard-Straßenreifen sollen bald ebenso spezielle Geländereifen für den Utility angeboten werden. So wird sich sicherlich der Fahrkomfort in unwegsamen Gelände erheblich verbessern.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Der Garia Utility setzt auf hohe Flexibilität bei den Aufbauten sowie auf hohe Wendigkeit. Mit einer Fahrzeugbreite von gerade einmal 1,31 Meter und einem Wenderadius von 3,9 Meter in der Version mit dem kurzen Chassis und 4,6 Meter in der langen Version, ist das Fahrzeug ideal für enge Innenstädte oder unwegsame Parkanlagen. Mit seiner Steigfähigkeit von 25% lässt er sich ebenso im bergigen Gelände einsetzen. Stoßdämpfer an beiden Achsen des Fahrzeugs bringen zudem auch auf unbefestigten Straßen einen angenehmen Fahrkomfort. Bei der Kipper-Version erfolgt das Abkippen der Ladefläche elektrisch-hydraulisch per Fernbedienung. Das erspart mühsames Pumpen per Hand

und ermöglicht einen reibungslosen Arbeitsablauf.

## Umwelt

Den genauen Verbrauch des Fahrzeugs gibt der Hersteller nicht an. Die 240 Ah-Version der Lithium Batterie ist jedoch mit 12,2 kWh Gesamtverbrauch angegeben. Der Verbrauch liegt so außerorts bei rund 13,4 kWh und innerorts bei 11,1 kWh. Der kombinierte Verbrauch liegt so bei etwa 12 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 Kilometer Fahrt 3,60 €.

## Preise & Garantie

Wie bei vielen Elektro-Transportern dieser Art gibt es keine konkreten Preislisten. Die Fahrzeuge werden hier nach Baukastenprinzip zusammengestellt. So bekommen Kunden nur auf konkrete Anfragen mit genauen Anforderungen auch die Kosten genannt. Die Preise des Fahrzeugs beginnen aber ungefähr bei 18.000 Euro für den Park SC und gehen je nach Aufbau bis zu rund 30.000 Euro für einen City EC mit großem Aufbau. Der Basispreis des Modells Urban liegt für das kurze Chassis laut BAFA-Liste bei 29.312 zzgl. Mehrwertsteuer. In Sachen Garantie gibt es bei Garia eine sogenannte beschränkte Herstellergarantie. Diese hat eine Dauer von 3 Jahren bzw. 3000 Akku-Stunden.



# Garia Utility Urban SC Koffer

 <b>55 km</b> Reichweite	 <b>6 h</b> Ladezeit	 <b>570 kg</b> Zuladung	 <b>55 km/h</b> V-Max	 <b>Koffer</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€29,300.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>560,39 €</b>	

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	N1	Fahrzeugmaße	Förderhöhe		
Reichweite SLA	60 km	Höhe:	1863 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	55 km	Länge:	3269 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	55 km/h	Radstand:	2117 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	6 h	Breite:	1313 mm	Kapazität SLA Akku	0 -
Ladezeit 230V-Steckdose	6 h	Laderaum-Maße:	1258 mm x 1215 mm	Kapazität Lithium Akku	6.1 kWh
Schnellladung		Höhe:	1222 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	3/11 kW	Breite	1215 mm	Verbrauch	12 kWh

## Testfazit

Der Garia Utility ist ein praktischer Elektro-Transporter, der besonders durch die vielfältigen Aufbau-Möglichkeiten und der recht hohen Zuladung für ein L7e-Fahrzeug punktet. Er eignet sich speziell für enges Gelände und Städte. Aber auch in Wiesen und Wäldern lässt er sich problemlos einsetzen. Auf große Fahrt kann man mit dem Garia Utility aufgrund der geringen Höchstgeschwindigkeiten und Reichweiten allerdings nicht gehen.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	1/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>2.8/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Garia war lange Zeit vor allem als Hersteller von elektrischen Golf-Carts bekannt. Mit dem Garia Utility hat das dänische Unternehmen aber seit 2015 auch einen Elektrotransporter im Angebot. Dieser wird bisher in drei Ausführungen verkauft: Als Utility Park, Utility City und Utility Urban wobei hier die Unterschiede besonders bei der Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h beim Modell Park, 45 Km/h bei der City-Version und 55 Km/h bei der Version Urban liegen. Alle Fahrzeuge bieten Platz für 2 Personen. Beide Varianten sind zudem in zwei Chassis-Längen erhältlich: Als Kurzversion SC ("Short Chassis") sowie als Langversion EC ("Extended Chassis"). Auf den beiden Plattformen werden dann verschiedene Aufbauten angeboten. So ist der Garia Utility in beiden Längen als Pritsche, Kipper, Kofferverfahren oder mit einem Drahtkäfig erhältlich, wobei die Langversionen natürlich mit mehr Stauraum ausgestattet sind. Außerdem gibt es unterschiedlichste Akkus, welche je nach Anforderungsprofil im Garia verbaut werden können.

## Laderaum & Flexibilität

Durch die vielseitigen Aufbauten und die zwei Längen ergeben sich natürlich verschiedene Lade-Dimensionen. So gibt es die Pritschen- und Kipper-Versionen in insgesamt drei Varianten mit Ladeflächen von 1,26 m x 1,22 m bis zu maximal 1,62 m x 1,22 m. Als Kofferverfahren variiert das Ladevolumen von 1,4 m³ als SC bis zu 4,5 m³ als EC mit dem größten Koffer. Und auch bei den Käfiggrößen gibt es drei verschiedene Arten mit den maximalen Maßen von 1,62 Meter Länge, 1,22 Meter Breite sowie 1,04 Meter Höhe. Die Nutzlast ist abhängig von Version, Akku und Aufbau. Als Utility Park darf der Elektrotransporter maximal 756 Kilogramm zuladen. Als Utility City liegt die Zuladung bei maximal 691 Kilogramm. In der Version Urban beträgt die Zuladung bis zu 800 Kilogramm. Zudem hat der Garia Utility Park noch eine Anhängelast von 300 Kilogramm ungebremst bzw. 500 Kilogramm gebremst.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Angetrieben werden alle Garia Utility von einem Heck-Elektromotor mit 11 kW Spitzenleistung sowie 3 kW Nettoleistung. Damit erreicht der Utility eine Steigfähigkeit von 25%, während die Höchstgeschwindigkeit bei 30 Km/h (Park), 45 Km/h (City) oder 55 km/h liegt. Der Hersteller bietet außerdem einen Hochleistungsmotor mit 15 kW Spitzenleistung sowie 8 kW Nettoleistung an. Diese Motorversion erscheint vor allem für Einsatz abseits befestigter Straßen und beim Transport besonders schwerer Güter sinnvoll. Bei den Akkus bietet Garia verschiedene Möglichkeiten an. Neben zwei Blei-Batterien gibt es 5 verschiedene Lithium-Akkus. Dieser besitzt wahlweise 6,1 kWh, 9,2 kWh, 10,2 kWh, 12,2 oder 21,4 kWh. Die Reichweiten liegen bei der kleinsten Batterie bei nur 40 Kilometer, während die anderen Akkus Reichweiten von knapp 60-100 Kilometer erreichen. Der Größte Lithium-Akku kommt auf eine maximale Reichweite von 200 km (WLTP). Die Aufladung der Akkus benötigt laut Hersteller zwischen 5 und 6 Stunden beim kleinen Akku und 6 bis 8 Stunden mit großen Akku.

## Komfort & Ausstattung

Die Ausstattung ist funktional und nicht sehr luxuriös, was bei einem Nutzfahrzeug natürlich nicht überrascht. Immerhin ist aber ein Radio mit Bluetooth-Funktion serienmäßig dabei, was das Telefonieren bei der Arbeit erleichtert. Optional sind unter anderem eine Kabinenheizung, ein Kühlfach sowie ein Frontschutzbügel gegen Aufpreis verfügbar. Die abschließbare Fronthaube bietet zudem sicheren Stauraum für beispielsweise Werkzeug. Ebenso bietet sie einen einfachen Zugang zur Überprüfung der Scheibenwaschanlage, der Bremsflüssigkeit oder des Sicherungskastens. Neben den Standard-Straßenreifen sollen bald ebenso spezielle Geländereifen für den Utility angeboten werden. So wird sich sicherlich der Fahrkomfort in unwegsamen Gelände erheblich verbessern.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Der Garia Utility setzt auf hohe Flexibilität bei den Aufbauten sowie auf hohe Wendigkeit. Mit einer Fahrzeugbreite von gerade einmal 1,31 Meter und einem Wenderadius von 3,9 Meter in der Version mit dem kurzen Chassis und 4,6 Meter in der langen Version, ist das Fahrzeug ideal für enge Innenstädte oder unwegsame Parkanlagen. Mit seiner Steigfähigkeit von 25% lässt er sich ebenso im bergigen Gelände einsetzen. Stoßdämpfer an beiden Achsen des Fahrzeugs bringen zudem auch auf unbefestigten Straßen einen angenehmen Fahrkomfort. Bei der Kipper-Version erfolgt das Abkippen der Ladefläche elektrisch-hydraulisch per Fernbedienung. Das erspart mühsames Pumpen per Hand

und ermöglicht einen reibungslosen Arbeitsablauf.

## Umwelt

Den genauen Verbrauch des Fahrzeugs gibt der Hersteller nicht an. Die 240 Ah-Version der Lithium Batterie ist jedoch mit 12,2 kWh Gesamtverbrauch angegeben. Der Verbrauch liegt so außerorts bei rund 13,4 kWh und innerorts bei 11,1 kWh. Der kombinierte Verbrauch liegt so bei etwa 12 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 Kilometer Fahrt 3,60 €.

## Preise & Garantie

Wie bei vielen Elektro-Transportern dieser Art gibt es keine konkreten Preislisten. Die Fahrzeuge werden hier nach Baukastenprinzip zusammengestellt. So bekommen Kunden nur auf konkrete Anfragen mit genauen Anforderungen auch die Kosten genannt. Die Preise des Fahrzeugs beginnen aber ungefähr bei 18.000 Euro für den Park SC und gehen je nach Aufbau bis zu rund 30.000 Euro für einen City EC mit großem Aufbau. Der Basispreis des Modells Urban liegt für das kurze Chassis laut BAFA-Liste bei 29.312 zzgl. Mehrwertsteuer. In Sachen Garantie gibt es bei Garia eine sogenannte beschränkte Herstellergarantie. Diese hat eine Dauer von 3 Jahren bzw. 3000 Akku-Stunden.



# Goupil G2 Koffer

 <b>61 km</b> Reichweite	 <b>5 h</b> Ladezeit	 <b>500 kg</b> Zuladung	 <b>30 km/h</b> V-Max	 <b>Koffer</b> Kategorie
--	--	---	---	--

Preis (brutto)	<b>€23,000.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>439,89 €</b>
----------------	-------------------	--------------------	-----------------

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße	Förderhöhe		
Reichweite SLA	45 km	Höhe:	1785 mm	Garantie Akku	5 Jahre
Reichweite Lithium	61 km	Länge:	3170 mm	Garantie Fahrzeug	2 Jahre
km/h	30 km/h	Radstand:	2215 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	5 h	Breite:	1105 mm	Kapazität SLA Akku	5,8 kWh
Ladezeit 230V-Steckdose	5 h	Laderaum-Maße:	1250 mm x 1000 mm	Kapazität Lithium Akku	5,2/8,6 -
Schnellladung		Höhe:	1000 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	min-5,1/ max-5,1 kW	Breite	1000 mm	Verbrauch	--

## Testfazit

Der Goupil G2 eignet sich durch seine kompakten Außenmaßen speziell für werks-internen Verkehr, Kommunen oder Dienstleister. Die maximale Höchstgeschwindigkeit ist mit 30 km/h jedoch niedriger als bei der Konkurrenz und so sollte für längere Routen wohl auf andere Fahrzeuge zurückgegriffen werden. Für den Einsatz auf dem Firmen- oder Werksgelände ist der G2 jedoch bestens geeignet. Durch die drei angebotenen Batterie-Varianten kann der Kunde außerdem zwischen einem niedrigeren Preis oder einer höheren Reichweite abwägen. Dennoch ist das Fahrzeug bezogen auf seine Größe relativ teuer.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	3/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	1/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	1/5
Preise & Garantie	2/5
<b>Gesamt</b>	<b>2/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Das Fahrzeug stammt vom französischen Hersteller Goupil. Dieser entwickelt seine Fahrzeuge auf Basis von Gabelstaplern. Der G2 ist aktuell das kleinste Fahrzeug des Herstellers. Es eignet sich speziell für kurze Transporte und Serviceaufgaben in Industrie, Handel und Gewerbe. Der Transporter ist als Pritsche, Koffer, Kastenaufbau mit Kühlsystem oder Müllkipper verfügbar.

## Laderaum & Flexibilität

Der Goupil G2 Kofferaufbau verfügt über eine Länge von ca 1,20 m, eine Höhe von rund 1 m und eine Breite von rund 1,10 m. Das Ladevolumen beträgt hier rund 1,32 m<sup>3</sup>. Die Ladehöhe des Fahrzeugs beträgt 78cm. Die Pritschen-Version des Goupil G2 hat bei Außenmaßen von 1,25 m Länge und rund 1 m Breite eine Ladefläche von 1,28 m<sup>2</sup>. Neben diesen zwei Standard-Aufbauten bietet Goupil spezialisierte Schlüssellösungen, wie beispielsweise Müllcontainer, Wäschewagen, Landschaftspflege- oder Löschfahrzeug-Aufbauten an. Genauere Angaben zu den Sonderanfertigungen macht der Hersteller jedoch nicht.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Der Motor kommt vom Hersteller Mahle und verfügt über eine Spannung von 48 V. Die Leistung liegt bei 5,1 kW mit einem maximalen Drehmoment von 57 Nm. Angetrieben wird das Fahrzeug über einen Heckantrieb. Mit einer offenen Bleibatterie kommt das Fahrzeug auf eine maximale Reichweite von 45 km (WLTP). Die Kapazität beträgt 5,8 kWh bei einem Gewicht von 164 Kilogramm. Die Batteriekapazität des LiFePo-Akku liegt je nach Konfiguration bei 5,2 oder 8,6 kWh und einer maximalen praxiserprobten Reichweite von 61 oder 100 Kilometern. Der kleinere Akku wiegt 45 kg während der 76kg auf die Waage bringt. Mit Steckertyp 2 kann das Fahrzeug in 5 Stunden an einer elektrischer Ladestation geladen werden.

## Komfort & Ausstattung

Die Serienausstattung des Goupil G2 ist relativ spartanisch. Dennoch verfügt das Fahrzeug über eine beheizbare Windschutzscheibe, LED-Scheinwerfer, eine 12V- und USB-Steckdose und verstellbare Sitze. Optional können beispielsweise Bluetooth-Lautsprecher, eine 900-W-Heizung, eine Anhängerkupplung oder eine Rundumwarnleuchte integriert werden. Die maximale Steigfähigkeit des Fahrzeugs liegt leer bei 25 % und beladen bei 18 %. Die Maximale Anhängelast liegt bei 233 kg (gem. StVZO).

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Bedienung & Fahrbetrieb** Die Panorama-Frontscheibe, eine niedrige Ladehöhe und die großzügige Kabinentür erleichtern den alltägliche Gebrauch des Fahrzeugs. Der Goupil G2 ist zudem mit einer Breite von 1,10 m relativ schmal und hat mit 4,70 m einen vergleichsweise engen Wendekreis. Laut Goupil lässt sich der G2 ebenso auch in unwegsamen Gelände bewegen.

## Umwelt

Zum Verbrauch des Fahrzeugs finden sich keine Angaben. Ebenso ist nicht erkenntlich, ob das Fahrzeug mit einem zusätzlichen Solar-Modul ausgestattet werden kann.

## Preise & Garantie

Der Hersteller macht in Sachen Preis keine Angaben. Auf der Website eines Händlers findet sich die Pritschen-Version des Goupil G2 ab 19.700€ zzgl. Mehrwertsteuer. Der Preis für einen Kofferaufbau mit einem Lithium-Akku, lag auf Händleranfrage bei rund 23.000 €. Die Preise können hier je nach Konfigurationen und Händler jedoch variieren. Die Garantie beträgt 2 Jahre auf das Fahrzeug und 3 zusätzliche Jahre auf die Batterie.



# Goupil G2 Pritsche

 <b>61 km</b> Reichweite	 <b>5 keine Angabe</b> Ladezeit	 <b>500 kg</b> Zuladung	 <b>30 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€19,700.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>376,78 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	45 km	Höhe:	1785 mm	Garantie Akku	5 Jahre
Reichweite Lithium	61 km	Länge:	3170 mm	Garantie Fahrzeug	2 Jahre
km/h	30 km/h	Radstand:	2215 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	5 keine Angabe	Breite:	1105 mm	Kapazität SLA Akku	5,8 kWh
Ladezeit 230V-Steckdose	5 keine Angabe	Laderaum-Maße:	1250 mm x 1000 mm	Kapazität Lithium Akku	5,2/8,6 -
Schnellladung		Höhe:	0 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	min-5,1/ max-5,1 kW	Breite	1000 mm	Verbrauch	--

## Testfazit

Der Goupil G2 eignet sich durch seine kompakten Außenmaßen speziell für werks-internen Verkehr, Kommunen oder Dienstleister. Die maximale Höchstgeschwindigkeit ist mit 30 km/h jedoch niedriger als bei der Konkurrenz und so sollte für längere Routen wohl auf andere Fahrzeuge zurückgegriffen werden. Für den Einsatz auf dem Firmen- oder Werksgelände ist der G2 jedoch bestens geeignet. Durch die drei angebotenen Batterie-Varianten kann der Kunde außerdem zwischen einem niedrigeren Preis oder einer höheren Reichweite abwägen. Dennoch ist das Fahrzeug bezogen auf seine Größe relativ teuer.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	3/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	1/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	1/5
Preise & Garantie	2/5
<b>Gesamt</b>	<b>2/5</b>



## Konzept & Fahrzeugvarianten

Das Fahrzeug stammt vom französischen Hersteller Goupil. Dieser entwickelt seine Fahrzeuge auf Basis von Gabelstaplern. Der G2 ist aktuell das kleinste Fahrzeug des Herstellers. Es eignet sich speziell für kurze Transporte und Serviceaufgaben in Industrie, Handel und Gewerbe. Der Transporter ist als Pritsche, Koffer, Kastenaufbau mit Kühlsystem oder Müllkipper verfügbar.

## Laderaum & Flexibilität

Der Goupil G2 Kofferaufbau verfügt über eine Länge von ca 1,20 m, eine Höhe von rund 1 m und eine Breite von rund 1,10 m. Das Ladevolumen beträgt hier rund 1,32 m<sup>3</sup>. Die Ladehöhe des Fahrzeugs beträgt 78cm. Die Pritschen-Version des Goupil G2 hat bei Außenmaßen von 1,25 m Länge und rund 1 m Breite eine Ladefläche von 1,28 m<sup>2</sup>. Neben diesen zwei Standard-Aufbauten bietet Goupil spezialisierte Schlüssellösungen, wie beispielsweise Müllcontainer, Wäschewagen, Landschaftspflege- oder Löschfahrzeug-Aufbauten an. Genauere Angaben zu den Sonderanfertigungen macht der Hersteller jedoch nicht.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Der Motor kommt vom Hersteller Mahle und verfügt über eine Spannung von 48 V. Die Leistung liegt bei 5,1 kW mit einem maximalen Drehmoment von 57 Nm. Angetrieben wird das Fahrzeug über einen Heckantrieb. Mit einer offenen Bleibatterie kommt das Fahrzeug auf eine maximale Reichweite von 45 km (WLTP). Die Kapazität beträgt 5,8 kWh bei einem Gewicht von 164 Kilogramm. Die Batteriekapazität des LiFePo-Akku liegt je nach Konfiguration bei 5,2 oder 8,6 kWh und einer maximalen praxiserprobten Reichweite von 61 oder 100 Kilometern. Der kleinere Akku wiegt 45 kg während der 76kg auf die Waage bringt. Mit Steckertyp 2 kann das Fahrzeug in 5 Stunden an einer elektrischer Ladestation geladen werden.

## Komfort & Ausstattung

Die Serienausstattung des Goupil G2 ist relativ spartanisch. Dennoch verfügt das Fahrzeug über eine beheizbare Windschutzscheibe, LED-Scheinwerfer, eine 12V- und USB-Steckdose und verstellbare Sitze. Optional können beispielsweise Bluetooth-Lautsprecher, eine 900-W-Heizung, eine Anhängerkupplung oder eine Rundumwarnleuchte integriert werden. Die maximale Steigfähigkeit des Fahrzeugs liegt leer bei 25 % und beladen bei 18 %. Die Maximale Anhängelast liegt bei 233 kg (gem. StVZO).

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Bedienung & Fahrbetrieb** Die Panorama-Frontscheibe, eine niedrige Ladehöhe und die großzügige Kabinentür erleichtern den alltägliche Gebrauch des Fahrzeugs. Der Goupil G2 ist zudem mit einer Breite von 1,10 m relativ schmal und hat mit 4,70 m einen vergleichsweise engen Wendekreis. Laut Goupil lässt sich der G2 ebenso auch in unwegsamen Gelände bewegen.

## Umwelt

Zum Verbrauch des Fahrzeugs finden sich keine Angaben. Ebenso ist nicht erkenntlich, ob das Fahrzeug mit einem zusätzlichen Solar-Modul ausgestattet werden kann.

## Preise & Garantie

Der Hersteller macht in Sachen Preis keine Angaben. Auf der Website eines Händlers findet sich die Pritschen-Version des Goupil G2 ab 19.700€ zzgl. Mehrwertsteuer. Der Preis für einen Kofferaufbau mit einem Lithium-Akku, lag auf Händleranfrage bei rund 23.000 €. Die Preise können hier je nach Konfigurationen und Händler jedoch variieren. Die Garantie beträgt 2 Jahre auf das Fahrzeug und 3 zusätzliche Jahre auf die Batterie.



# Goupil G4 Kipper

 <b>80 km</b> Reichweite	 <b>Ladezeit</b>	 <b>1200 kg</b> Zuladung	 <b>50 km/h</b> V-Max	 <b>Kipper</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€23,630.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>451,94 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	50 km	Höhe:	1893 mm	Garantie Akku	5 Jahre
Reichweite Lithium	80 km	Länge:	3582 mm	Garantie Fahrzeug	2 Jahre
km/h	50 km/h	Radstand:	2022 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1305 mm	Kapazität SLA Akku	8,6 kWh
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	2140 mm x 1215 mm	Kapazität Lithium Akku	9 kWh
Schnellladung		Höhe:	235 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	10 kW	Breite	1215 mm	Verbrauch	8 kWh

## Testfazit

Der Goupil G4 eignet sich für diverse Einsatzfelder. Die Pritschen- beziehungsweise Kipper-Version ist perfekt für Baufirmen oder Landschaftsgärtner. Die Koffer-Version eignet sich für Lieferunternehmen, Handwerker oder Dienstleister. Die zusätzlichen Aufbauten erweitern zudem das Einsatzspektrum. Ebenso lässt sich der Goupil G4 in der Intralogistik auf Werksgeländen einsetzen. Dank der 50 km/h Höchstgeschwindigkeit lässt er sich im Gegensatz zum kleineren G2 auch problemlos im Stadtverkehr bewegen.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	3/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	2/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>3.2/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Das Fahrzeug stammt vom französischen Hersteller Goupil. Dieser entwickelt seine Fahrzeuge auf Basis von Gabelstaplern. Der Goupil G4 verfügt über modulares Fahrzeugkonzept und ist aktuell das zweitgrößte Fahrzeug des Herstellers. Die Konstruktion des Elektro-Transporters basiert auf einem robustem Stahlchassis, auf dem eine Aluminiumkabine montiert ist. Die Batterien befinden sich in einer zentralen Position, mittig unter dem Ladeboden. Wie bei den anderen Goupil-Modellen, verfügt der G4 über große Seitentüren, die bequemes Ein- und Aussteigen ermöglichen. Die kompakten Außenmaße von 3,58 m Länge, 1,30 m Breite und 1,89 m Höhe bieten vielfältige Einsatzmöglichkeiten.

## Laderaum & Flexibilität

Der Goupil G4 kann mit verschiedenen Aufbauten versehen werden. Neben Standard-Aufbauten wie Pritsche, Koffer oder Kipper bietet Goupil auch spezialisierte Schlüsselösungen, wie beispielsweise Müllcontainer, Wäschewagen, Bewässerungs- oder Hochdruckreinigung-Aufbauten an. Genauere Angaben zu den Sonderanfertigungen macht der Hersteller jedoch nicht. Die Ladefläche des Fahrzeugs beträgt bei einer Länge von rund 2,14 m und 1,22 m Breite - 2,61 m<sup>2</sup>. Die Kofferversion kommt auf ein Ladevolumen von schätzungsweise 2,71 m<sup>3</sup>. Die Aufbauten des Fahrzeugs können außerdem durch beispielsweise einen Hochdruckreiniger, einen Laubsammler oder eine Aufbewahrungsbox ergänzt werden.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Angetrieben wird das Fahrzeug über einen 10 kW starken Motor von Schabmüller mit einer Spannung von 48 Volt. Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs liegt bei 50 km/h. Unbeladen schafft der G4 Gefälle von bis zu 30% und beladen bis 15%. Beim Akku können Kundinnen und Kunden zwischen 3 verschiedene Bleibatterien und 2 unterschiedlichen Lithium-Akkus wählen. Zur Auswahl stehen 3 Traktions-Batteriepacks (8,6 kWh - 50 km Reichweite, 11,5 kWh - 65 km, 15,4 kWh - 85 km) und 2 Lithium-Batteriepacks mit 9 kWh (40-60 km) oder 13,8 kWh (70-90 km) Leistung. Jede dieser Batterie-Varianten kann über eine Haushaltssteckdose geladen werden (230 V). Die Lithium-Batterien bieten darüber hinaus die Möglichkeit der Zwischenladung und sind komplett wartungsfrei. Die Aufladung dauert an einer 230V-Steckdose 6 Stunden.

## Komfort & Ausstattung

**Komfort & Ausstattung (2/5)** Die Fahrerkabine ist relativ spartanisch gestaltet. In der Mitte des Armaturenbretts sitzt ein LCD-Farbdisplay mit allen wichtigen Informationen zum Fahrzeug-Status. Serienmäßig kommt das Fahrzeug außerdem mit einstellbaren Komfortsitzen, Windschutzscheibenheizung mit Enteisungsfunktion, Scheibenwischer und Scheibenwaschanlage, LED-Tagfahrlicht, Nebelschlussleuchte und Rückfahrlicht zum Kunden. Auf Wunsch kann das Fahrzeug mit zusätzlichen Rundumleuchten oder Warntafeln für den Baustellenbereich ausgestattet werden.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Bedienung & Fahrbetrieb** Bei der Fahrt lassen sich zwei wählbare Fahrstufen ('low' und 'high') mit daraus resultierender unterschiedlicher Leistung auswählen. Der Wendekreis des Fahrzeugs liegt von Wand zu Wand bei 3,90 m. Die maximale Anhängelast des Transporters liegt ungebremst bei 750 kg und gebremst bei 1400 kg. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt der Goupil G4 in 14,0 Sekunden.

## Umwelt

Der kombinierte Stromverbrauch liegt gemäß NEFZ-Norm bei 8,0 kWh auf 100 Kilometer. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 Kilometer Fahrt 2,40 €.

## Preise & Garantie

Die Preise für den G4 beginnen mit einer 8,6 kWh-Traktionsbatterie bei 23.630 €. Die Preise für das Fahrzeug mit Lithium-Batterie starten bei 32.429 €. Die Garantie beträgt bei Goupil 2 Jahre auf das Fahrzeug und 3 zusätzliche Jahre auf die Batterie. Für genaue Preise empfiehlt sich jedoch eine konkrete Anfrage bei einem Händler.





# Goupil G4 Koffer

 <b>80 km</b> Reichweite	 <b>Ladezeit</b>	 <b>1200 kg</b> Zuladung	 <b>50 km/h</b> V-Max	 <b>Koffer</b> Kategorie
--	---	--	---	--

Preis (brutto)	<b>€23,630.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>451,94 €</b>
----------------	-------------------	--------------------	-----------------

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	50 km	Höhe:	1893 mm	Garantie Akku	5 Jahre
Reichweite Lithium	80 km	Länge:	3582 mm	Garantie Fahrzeug	2 Jahre
km/h	50 km/h	Radstand:	2022 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1305 mm	Kapazität SLA Akku	8.6 kWh
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	1893 mm x 1197 mm	Kapazität Lithium Akku	9 kWh
Schnellladung		Höhe:	1196 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	10 kW	Breite	1197 mm	Verbrauch	8 kWh

## Testfazit

Der Goupil G4 eignet sich für diverse Einsatzfelder. Die Pritschen- beziehungsweise Kipper-Version ist perfekt für Baufirmen oder Landschaftsgärtner. Die Koffer-Version eignet sich für Lieferunternehmen, Handwerker oder Dienstleister. Die zusätzlichen Aufbauten erweitern zudem das Einsatzspektrum. Ebenso lässt sich der Goupil G4 in der Intralogistik auf Werksgeländen einsetzen. Dank der 50 km/h Höchstgeschwindigkeit lässt er sich im Gegensatz zum kleineren G2 auch problemlos im Stadtverkehr bewegen.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	3/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	2/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>3.2/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Das Fahrzeug stammt vom französischen Hersteller Goupil. Dieser entwickelt seine Fahrzeuge auf Basis von Gabelstaplern. Der Goupil G4 verfügt über modulares Fahrzeugkonzept und ist aktuell das zweitgrößte Fahrzeug des Herstellers. Die Konstruktion des Elektro-Transporters basiert auf einem robustem Stahlchassis, auf dem eine Aluminiumkabine montiert ist. Die Batterien befinden sich in einer zentralen Position, mittig unter dem Ladeboden. Wie bei den anderen Goupil-Modellen, verfügt der G4 über große Seitentüren, die bequemes Ein- und Aussteigen ermöglichen. Die kompakten Außenmaße von 3,58 m Länge, 1,30 m Breite und 1,89 m Höhe bieten vielfältige Einsatzmöglichkeiten.

## Laderaum & Flexibilität

Der Goupil G4 kann mit verschiedenen Aufbauten versehen werden. Neben Standard-Aufbauten wie Pritsche, Koffer oder Kipper bietet Goupil auch spezialisierte Schlüsselösungen, wie beispielsweise Müllcontainer, Wäschewagen, Bewässerungs- oder Hochdruckreinigung-Aufbauten an. Genauere Angaben zu den Sonderanfertigungen macht der Hersteller jedoch nicht. Die Ladefläche des Fahrzeugs beträgt bei einer Länge von rund 2,14 m und 1,22 m Breite - 2,61 m<sup>2</sup>. Die Kofferversion kommt auf ein Ladevolumen von schätzungsweise 2,71 m<sup>3</sup>. Die Aufbauten des Fahrzeugs können außerdem durch beispielsweise einen Hochdruckreiniger, einen Laubsammler oder eine Aufbewahrungsbox ergänzt werden.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Angetrieben wird das Fahrzeug über einen 10 kW starken Motor von Schabmüller mit einer Spannung von 48 Volt. Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs liegt bei 50 km/h. Unbeladen schafft der G4 Gefälle von bis zu 30% und beladen bis 15%. Beim Akku können Kundinnen und Kunden zwischen 3 verschiedene Bleibatterien und 2 unterschiedlichen Lithium-Akkus wählen. Zur Auswahl stehen 3 Traktions-Batteriepacks (8,6 kWh - 50 km Reichweite, 11,5 kWh - 65 km, 15,4 kWh - 85 km) und 2 Lithium-Batteriepacks mit 9 kWh (40-60 km) oder 13,8 kWh (70-90 km) Leistung. Jede dieser Batterie-Varianten kann über eine Haushaltssteckdose geladen werden (230 V). Die Lithium-Batterien bieten darüber hinaus die Möglichkeit der Zwischenladung und sind komplett wartungsfrei. Die Aufladung dauert an einer 230V-Steckdose 6 Stunden.

## Komfort & Ausstattung

**Komfort & Ausstattung (2/5)** Die Fahrerkabine ist relativ spartanisch gestaltet. In der Mitte des Armaturenbretts sitzt ein LCD-Farbdisplay mit allen wichtigen Informationen zum Fahrzeug-Status. Serienmäßig kommt das Fahrzeug außerdem mit einstellbaren Komfortsitzen, Windschutzscheibenheizung mit Enteisungsfunktion, Scheibenwischer und Scheibenwaschanlage, LED-Tagfahrlicht, Nebelschlussleuchte und Rückfahrlicht zum Kunden. Auf Wunsch kann das Fahrzeug mit zusätzlichen Rundumleuchten oder Warntafeln für den Baustellenbereich ausgestattet werden.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Bedienung & Fahrbetrieb** Bei der Fahrt lassen sich zwei wählbare Fahrstufen ('low' und 'high') mit daraus resultierender unterschiedlicher Leistung auswählen. Der Wendekreis des Fahrzeugs liegt von Wand zu Wand bei 3,90 m. Die maximale Anhängelast des Transporters liegt ungebremst bei 750 kg und gebremst bei 1400 kg. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt der Goupil G4 in 14,0 Sekunden.

## Umwelt

Der kombinierte Stromverbrauch liegt gemäß NEFZ-Norm bei 8,0 kWh auf 100 Kilometer. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 Kilometer Fahrt 2,40 €.

## Preise & Garantie

Die Preise für den G4 beginnen mit einer 8,6 kWh-Traktionsbatterie bei 23.630 €. Die Preise für das Fahrzeug mit Lithium-Batterie starten bei 32.429 €. Die Garantie beträgt bei Goupil 2 Jahre auf das Fahrzeug und 3 zusätzliche Jahre auf die Batterie. Für genaue Preise empfiehlt sich jedoch eine konkrete Anfrage bei einem Händler.



# Goupil G4 Pritsche

 <b>80 km</b> Reichweite	 <b>Ladezeit</b>	 <b>1200 kg</b> Zuladung	 <b>50 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€23,630.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>451,94 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA	50 km	Höhe:	1893 mm	Garantie Akku	5 Jahre
Reichweite Lithium	80 km	Länge:	3582 mm	Garantie Fahrzeug	2 Jahre
km/h	50 km/h	Radstand:	2022 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1305 mm	Kapazität SLA Akku	8,6 kWh
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	2140 mm x 1215 mm	Kapazität Lithium Akku	9 kWh
Schnellladung		Höhe:	235 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	10 kW	Breite	1215 mm	Verbrauch	8 kWh

## Testfazit

Der Goupil G4 eignet sich für diverse Einsatzfelder. Die Pritschen- beziehungsweise Kipper-Version ist perfekt für Baufirmen oder Landschaftsgärtner. Die Koffer-Version eignet sich für Lieferunternehmen, Handwerker oder Dienstleister. Die zusätzlichen Aufbauten erweitern zudem das Einsatzspektrum. Ebenso lässt sich der Goupil G4 in der Intralogistik auf Werksgeländen einsetzen. Dank der 50 km/h Höchstgeschwindigkeit lässt er sich im Gegensatz zum kleineren G2 auch problemlos im Stadtverkehr bewegen.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	3/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	2/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>3.2/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Das Fahrzeug stammt vom französischen Hersteller Goupil. Dieser entwickelt seine Fahrzeuge auf Basis von Gabelstaplern. Der Goupil G4 verfügt über modulares Fahrzeugkonzept und ist aktuell das zweitgrößte Fahrzeug des Herstellers. Die Konstruktion des Elektro-Transporters basiert auf einem robustem Stahlchassis, auf dem eine Aluminiumkabine montiert ist. Die Batterien befinden sich in einer zentralen Position, mittig unter dem Ladeboden. Wie bei den anderen Goupil-Modellen, verfügt der G4 über große Seitentüren, die bequemes Ein- und Aussteigen ermöglichen. Die kompakten Außenmaße von 3,58 m Länge, 1,30 m Breite und 1,89 m Höhe bieten vielfältige Einsatzmöglichkeiten.

## Laderaum & Flexibilität

Der Goupil G4 kann mit verschiedenen Aufbauten versehen werden. Neben Standard-Aufbauten wie Pritsche, Koffer oder Kipper bietet Goupil auch spezialisierte Schlüsselösungen, wie beispielsweise Müllcontainer, Wäschewagen, Bewässerungs- oder Hochdruckreinigung-Aufbauten an. Genauere Angaben zu den Sonderanfertigungen macht der Hersteller jedoch nicht. Die Ladefläche des Fahrzeugs beträgt bei einer Länge von rund 2,14 m und 1,22 m Breite - 2,61 m<sup>2</sup>. Die Kofferversion kommt auf ein Ladevolumen von schätzungsweise 2,71 m<sup>3</sup>. Die Aufbauten des Fahrzeugs können außerdem durch beispielsweise einen Hochdruckreiniger, einen Laubsammler oder eine Aufbewahrungsbox ergänzt werden.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Angetrieben wird das Fahrzeug über einen 10 kW starken Motor von Schabmüller mit einer Spannung von 48 Volt. Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs liegt bei 50 km/h. Unbeladen schafft der G4 Gefälle von bis zu 30% und beladen bis 15%. Beim Akku können Kundinnen und Kunden zwischen 3 verschiedene Bleibatterien und 2 unterschiedlichen Lithium-Akkus wählen. Zur Auswahl stehen 3 Traktions-Batteriepacks (8,6 kWh - 50 km Reichweite, 11,5 kWh - 65 km, 15,4 kWh - 85 km) und 2 Lithium-Batteriepacks mit 9 kWh (40-60 km) oder 13,8 kWh (70-90 km) Leistung. Jede dieser Batterie-Varianten kann über eine Haushaltssteckdose geladen werden (230 V). Die Lithium-Batterien bieten darüber hinaus die Möglichkeit der Zwischenladung und sind komplett wartungsfrei. Die Aufladung dauert an einer 230V-Steckdose 6 Stunden.

## Komfort & Ausstattung

**Komfort & Ausstattung (2/5)** Die Fahrerkabine ist relativ spartanisch gestaltet. In der Mitte des Armaturenbretts sitzt ein LCD-Farbdisplay mit allen wichtigen Informationen zum Fahrzeug-Status. Serienmäßig kommt das Fahrzeug außerdem mit einstellbaren Komfortsitzen, Windschutzscheibenheizung mit Enteisungsfunktion, Scheibenwischer und Scheibenwaschanlage, LED-Tagfahrlicht, Nebelschlussleuchte und Rückfahrlicht zum Kunden. Auf Wunsch kann das Fahrzeug mit zusätzlichen Rundumleuchten oder Warntafeln für den Baustellenbereich ausgestattet werden.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Bedienung & Fahrbetrieb** Bei der Fahrt lassen sich zwei wählbare Fahrstufen ('low' und 'high') mit daraus resultierender unterschiedlicher Leistung auswählen. Der Wendekreis des Fahrzeugs liegt von Wand zu Wand bei 3,90 m. Die maximale Anhängelast des Transporters liegt ungebremst bei 750 kg und gebremst bei 1400 kg. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt der Goupil G4 in 14,0 Sekunden.

## Umwelt

Der kombinierte Stromverbrauch liegt gemäß NEFZ-Norm bei 8,0 kWh auf 100 Kilometer. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 Kilometer Fahrt 2,40 €.

## Preise & Garantie

Die Preise für den G4 beginnen mit einer 8,6 kWh-Traktionsbatterie bei 23.630 €. Die Preise für das Fahrzeug mit Lithium-Batterie starten bei 32.429 €. Die Garantie beträgt bei Goupil 2 Jahre auf das Fahrzeug und 3 zusätzliche Jahre auf die Batterie. Für genaue Preise empfiehlt sich jedoch eine konkrete Anfrage bei einem Händler.





# Goupil G6 Kipper

 <b>130 km</b> Reichweite	 <b>5 h</b> Ladezeit	 <b>900 kg</b> Zuladung	 <b>80 km/h</b> V-Max	 <b>Kipper</b> Kategorie
---	--	---	---	--

Preis (brutto)	<b>€58,973.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>1.097,90 €</b>
----------------	-------------------	--------------------	-------------------

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	N1	Fahrzeugmaße	Förderhöhe		
Reichweite SLA		Höhe:	1921 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	130 km	Länge:	4796 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	80 km/h	Radstand:	3450 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	5 h	Breite:	1704 mm	Kapazität SLA Akku	
Ladezeit 230V-Steckdose	5 h	Laderaum-Maße:	0 - x 1700 mm	Kapazität Lithium Akku	28.8 kWh
Schnellladung		Höhe:	0 -	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	max35 kW	Breite	1700 mm	Verbrauch	19,2 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie Der Preis des Fahrzeuges ist dennoch vergleichsweise hoch. Der Netto-Listenpreis für das Chassis – also ohne Aufbauten – beträgt 58.973,12 Euro. Die Garantie beträgt bei Goupil 2 Jahre auf das Fahrzeug und 3 zusätzliche Jahre auf die Batterie.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	3/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>2/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Aixam Pro e-Truck ist ein leichter Elektrotransporter der Fahrzeugklasse L6e, der eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h erreicht und in zwei Aufbauvarianten erhältlich ist. Die Zuladung liegt bei 327 Kilogramm.

## Laderaum & Flexibilität

**Konzept & Fahrzeugvarianten** Goupil ist ein französischer Anbieter für Elektrotransporter. Der 100 % elektrische G6 ist aktuell das größte Fahrzeug des Herstellers und wurde für die Anforderungen alltäglicher Arbeiten konzipiert. Der Transporter wurde hierfür mit einem tiefhängenden Fahrgestell konstruiert und ermöglicht dadurch verschiedenste Varianten. Der G6 ist als feste oder kippbare Pritsche, Van, Hubarbeitsbühne, Müllkipper oder Innensteher-Verkaufsfahrzeug mit 1,90 m Höhe.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Der Goupil G6 VAN verfügt über eine Höhe von rund 2 m mit einem Koffer-Volumen von 9 m<sup>3</sup>. Die Brutto-Nutzlast des Fahrzeugs liegt bei 800 kg. Die Ladehöhe am Heck und an den Seiten des Fahrzeugs ist mit 40 cm vergleichsweise niedrig. Über eine seitliche Schiebetür oder eine Flügeltür am Heck (mit 70° Öffnung) lassen sich problemlos auch sperrige Gegenstände ein- und ausladen. Optional ist der Kofferaufbau auch mit Radar sowie Rückfahrkamera erhältlich. Die Aufbauvariante Kipperpritsche des Goupil G6 verfügt über eine Nutzlast von 900 kg (ohne Box hinter der Kabine). Die Ladekantenhöhe beträgt 92,5 cm. Der Aufbau kommt zudem serienmäßig mit Alu-Bordwänden und Werkzeughalter an der Kabinenrückwand. Die Bedienung des Kipper-Aufbaus erfolgt über Bedientasten am Armaturenbrett oder eine Fernbedienung. Neben diesen Standard-Aufbauten arbeitet der Hersteller mit Karosseriebauern zusammen um seinen Kunden spezialisierte Schlüssellösungen anzubieten. Dazu zählen beispielsweise Hubarbeitsbühne, Müllkipper, Abrollkipper mit Ladekran, Spezialaufbau für Personentransporte und viele weitere.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Das Fahrzeug verfügt über einen Frontantrieb und Differentialgetriebe. Der Motor kommt vom Hersteller Nidec und verfügt über eine Spannung von 67 V AC, Die Leistung liegt bei 35 kW mit einem maximalen Drehmoment von 182 Nm. Die Batteriekapazität des LiFePo-Akku liegt bei 28,8 kWh und einer maximalen Reichweite gemäß WLTP-Zyklus bis zu 150 km. In der Praxis kommt der Elektrotransporter laut Hersteller auf 110 km. Mit dem Typ 2 Stecker kann das Fahrzeug in 5 Stunden an einer elektrischen Ladestation geladen werden.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Der G6 hat verfügt über ein hochauflösendes LCD-Farbdisplay, Licht- und Regensensor, LED-Leuchten, eine Heizung, USB-Anschluss im Innenraum. Zudem verfügt das Fahrzeug über eine Servolenkung, elektrische Fensterheber sowie elektrisch beheizte, verstellbare und klappbare Außenspiegel. Ebenso verfügt der G6 über eine 3 Stufen Energierückgewinnungsbremse sowie einen Schneemodus (Rekuperation deaktiviert). Die Maximale Steigfähigkeit des Fahrzeugs liegt leer bei 30 % und beladen bei 20 %. Die Maximale Anhängelast liegt ungebremst bei 750 kg und gebremst (gem. StVZO) bei 1700 kg.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Die High-Definition LCD-Anzeige ermöglicht jederzeit die Kontrolle des Energieverbrauchs. Zusätzlich informiert das digitale Control-Panel über die wichtigsten Fahrzeugfunktionen, z. B. die elektrische Einstellung der Bremsen, LED-Frontleuchten, der Rückspiegel und weiterer Statusanzeigen im Fahrbetrieb.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der Verbrauch des Fahrzeuges liegt mit 19,2 kWh/100 km bezogen auf die Fahrzeuggröße in einem annehmbaren Bereich. Das Nachrüsten von energiesparenden Solar-Panels ist nicht möglich. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 5,76 €.





# Goupil G6 Koffer

**130 km**  
Reichweite

**5 h**  
Ladezeit

**800 kg**  
Zuladung

**80 km/h**  
V-Max

**Koffer**  
Kategorie

Preis (brutto) **€58,973.00**

Leasingrate (mtl.) **1.097,90 €**

## Datenblatt

### Grundlagen

Klasse: N1

Reichweite SLA

Reichweite Lithium 130 km

km/h 80 km/h

Ladezeit Typ-2-Kabel 5 h

Ladezeit 230V-Steckdose 5 h

Schnellladung

Leistung max35 kW

### Maße

Fahrzeugmaße

Höhe: 1921 mm

Länge: 4796 mm

Radstand: 3450 mm

Breite: 1704 mm

Laderaum-Maße: 2786 mm x 1700 mm

Höhe: 1900 mm

Breite 1700 mm

### Details

Förderhöhe

Garantie Akku

Garantie Fahrzeug

Verfügbarkeit keine Angabe

Kapazität SLA Akku

Kapazität Lithium Akku 28.8 kWh

Batterie inklusive keine Angabe

Verbrauch 19,2 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie Der Preis des Fahrzeuges ist dennoch vergleichsweise hoch. Der Netto-Listenpreis für das Chassis – also ohne Aufbauten – beträgt 58.973,12 Euro. Die Garantie beträgt bei Goupil 2 Jahre auf das Fahrzeug und 3 zusätzliche Jahre auf die Batterie.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	3/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>2/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Aixam Pro e-Truck ist ein leichter Elektrotransporter der Fahrzeugklasse L6e, der eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h erreicht und in zwei Aufbauvarianten erhältlich ist. Die Zuladung liegt bei 327 Kilogramm.

## Laderaum & Flexibilität

**Konzept & Fahrzeugvarianten** Goupil ist ein französischer Anbieter für Elektronutzfahrzeuge. Der 100 % elektrische G6 ist aktuell das größte Fahrzeug des Herstellers und wurde für die Anforderungen alltäglicher Arbeiten konzipiert. Der Transporter wurde hierfür mit einem tiefliegenden Fahrgestell konstruiert und ermöglicht dadurch verschiedenste Varianten. Der G6 ist als feste oder kippbare Pritsche, Van, Hubarbeitsbühne, Müllkipper oder Innensteher-Verkaufsfahrzeug mit 1,90 m Höhe.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Der Goupil G6 VAN verfügt über eine Höhe von rund 2 m mit einem Koffer-Volumen von 9 m<sup>3</sup>. Die Brutto-Nutzlast des Fahrzeugs liegt bei 800 kg. Die Ladehöhe am Heck und an den Seiten des Fahrzeugs ist mit 40 cm vergleichsweise niedrig. Über eine seitliche Schiebetür oder eine Flügeltür am Heck (mit 70° Öffnung) lassen sich problemlos auch sperrige Gegenstände ein- und ausladen. Optional ist der Kofferaufbau auch mit Radar sowie Rückfahrkamera erhältlich. Die Aufbauvariante Kipperpritsche des Goupil G6 verfügt über eine Nutzlast von 900 kg (ohne Box hinter der Kabine). Die Ladekantenhöhe beträgt 92,5 cm. Der Aufbau kommt zudem serienmäßig mit Alu-Bordwänden und Werkzeughalter an der Kabinenrückwand. Die Bedienung des Kipper-Aufbaus erfolgt über Bedientasten am Armaturenbrett oder eine Fernbedienung. Neben diesen Standard-Aufbauten arbeitet der Hersteller mit Karosseriebauern zusammen um seinen Kunden spezialisierte Schlüssellösungen anzubieten. Dazu zählen beispielsweise Hubarbeitsbühne, Müllkipper, Abrollkipper mit Ladekran, Spezialaufbau für Personentransporte und viele weitere.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Das Fahrzeug verfügt über einen Frontantrieb und Differentialgetriebe. Der Motor kommt vom Hersteller Nidec und verfügt über eine Spannung von 67 V AC, Die Leistung liegt bei 35 kW mit einem maximalen Drehmoment von 182 Nm. Die Batteriekapazität des LiFePo-Akku liegt bei 28,8 kWh und einer maximalen Reichweite gemäß WLTP-Zyklus bis zu 150 km. In der Praxis kommt der Elektrotransporter laut Hersteller auf 110 km. Mit dem Typ 2 Stecker kann das Fahrzeug in 5 Stunden an einer elektrischen Ladestation geladen werden.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Der G6 hat verfügt über ein hochauflösendes LCD-Farbdisplay, Licht- und Regensensor, LED-Leuchten, eine Heizung, USB-Anschluss im Innenraum. Zudem verfügt das Fahrzeug über eine Servolenkung, elektrische Fensterheber sowie elektrisch beheizte, verstellbare und klappbare Außenspiegel. Ebenso verfügt der G6 über eine 3 Stufen Energierückgewinnungsbremse sowie einen Schneemodus (Rekuperation deaktiviert). Die Maximale Steigfähigkeit des Fahrzeugs liegt leer bei 30 % und beladen bei 20 %. Die Maximale Anhängelast liegt ungebremst bei 750 kg und gebremst (gem. StVZO) bei 1700 kg.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Die High-Definition LCD-Anzeige ermöglicht jederzeit die Kontrolle des Energieverbrauchs. Zusätzlich informiert das digitale Control-Panel über die wichtigsten Fahrzeugfunktionen, z. B. die elektrische Einstellung der Bremsen, LED-Frontleuchten, der Rückspiegel und weiterer Statusanzeigen im Fahrbetrieb.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der Verbrauch des Fahrzeuges liegt mit 19,2 kWh/100 km bezogen auf die Fahrzeuggröße in einem annehmbaren Bereich. Das Nachrüsten von energiesparenden Solar-Panels ist nicht möglich. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke 5,76 €.





# MAN eTGE

 <b>110 km</b> Reichweite	 <b>5.3 h</b> Ladezeit	 <b>982 kg</b> Zuladung	 <b>90 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€53,900.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>1.003,45 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	2590 mm	Garantie Akku	8 Jahre
Reichweite Lithium	110 km	Länge:	5986 mm	Garantie Fahrzeug	2 Jahre
km/h	90 km/h	Radstand:	3640 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	5.3 h	Breite:	2040 mm	Kapazität SLA Akku	--
Ladezeit 230V-Steckdose	5.3 h	Laderaum-Maße:	3450 mm x 1832 mm	Kapazität Lithium Akku	35.8 kWh
Schnellladung	0.75 h	Höhe:	1881 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	100 kW	Breite	1832 mm	Verbrauch	30 kWh

## Testfazit

Der VW e-Crafter war mit der erste der großen Elektro-Liefertransporter auf dem deutschen Markt. Mit seinem großen Platzangebot, seiner Nutzlast bis zu 1,72 Tonnen und der extrem komfortablen Ausstattung macht er ordentlich was her. Der MAN eTGE steht dem in nichts nach. Gerade für den urbanen Lieferverkehr stellt das Fahrzeug eine echte elektrische Alternative dar.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	2/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	5/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	3/5
Preise & Garantie	5/5
<b>Gesamt</b>	<b>3.6/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Der MAN TGE basiert auf dem nahezu baugleichen VW Crafter der zweiten Generation. Mehr als 30 Jahre war der Volkswagen LT der große "Lasten-Transporter" des deutschen Autokonzerns. Seit dem Jahr 2006 ist der Nachfolger namens Crafter auf dem Markt. Die zweite und aktuelle Generation ist seit 2016 verfügbar, seit 2018 als elektrischer e-Crafter. Damit war VW der Konkurrenz wie Renault und Sprinter vorraus. Im Gegensatz zum Verbrenner-TGE ist der elektrische MAN eTGE nur in einer Größe erhältlich. Diese entspricht der Version L3H3 und hat eine Länge von 5,99 Meter sowie eine Fahrzeughöhe von 2,59 Meter. Auch beim Akku ist kein Wahl möglich. Der Kunde kann sich allerdings entscheiden, ob er die N1-Version mit maximal 3,5 Tonnen Gewicht oder die N2-Version mit maximal 4,25 Tonnen erwerben möchte. Dadurch ändern sich auch die Nutzlast sowie der benötigte Führerschein.

## Laderaum & Flexibilität

**Laderaum & Flexibilität** Der größte Konkurrent des VW e-Crafter sowie des MAN eTGE dürfte der Mercedes-Benz eSprinter sein. In Sachen Ladevolumen kommt er mit 10,7 m<sup>3</sup> fast an den großen Elektrotransporter aus Stuttgart ran. Der Laderaum hat dabei eine Länge von 3,45 Meter, eine Breite von 1,83 Meter und ist mit 1,86 Meter hoch genug, um die Beladung im Stehen vorzunehmen. Als Hecköffnung dienen zwei Flügeltüren, des Weiteren ist eine seitliche Schiebetür serienmäßig dabei. Die Nutzlast hängt natürlich vom zulässigen Gesamtgewicht ab. Da das Leergewicht des MAN eTGE liegt bei rund 2.550 Kilogramm liegt, kann die 3,5 Tonnen-Version somit knapp 950 Kilogramm zu laden. Bei der schwereren N2-Variante sind hingegen stolze 1,72 Tonnen Zuladung möglich. Fahren mit Anhänger ist beim MAN eTGE leider nicht möglich.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Unter der Haube arbeitet beim MAN wTGE wie beim VW e-Crafter ein Elektromotor mit einer Spitzenleistung von 100 kW. Als Dauerleistung stehen 50 kW zur Verfügung. Das Drehmoment liegt bei 290 Nm, wodurch der eTGE auch beladen gut von der Stelle kommen sollte. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 90 km/h abgeregelt. Da das Fahrzeug aber speziell für den urbanen Lieferbetrieb entwickelt wurde, dürfte Autobahnfahrten eher zur Seltenheit gehören. Den Energieverbrauch gibt MAN kombiniert mit rund 30 kWh auf 100 Kilometer an, der damit deutlich über dem e-Crafter liegt. Allerdings scheinen die MAN-Angaben deutlich realistischer zu sein. Der Lithium-Ionen-Akku mit 35,8 kWh Kapazität soll so eine Reichweite von 110 bis 115 Kilometer erreichen. Die Aufladung soll laut VW über eine 7,2 kW-Wallbox in 5 Stunden und 20 Minuten machbar sein. Eine Schnellladefunktion mit 40 kW Leistung soll das Fahrzeug in 45 Minuten auf 80% der Vollladung bringen.

## Komfort & Ausstattung

Um die Wünsche der Zielgruppe mit in den e-Crafter einfließen zu lassen, wurden einige Fahrzeuge vor Markteinführung von Volkswagen an Tester verteilt. Davon profitiert natürlich auch der baugleiche MAN eTGE. Die Analyse ergab, dass die Zielgruppe durchschnittlich 70 bis 100 Kilometer pro Tag zurücklegen, mit 50 bis 100 Zwischenstopps. Deshalb haben sich MAN und VW dafür entschieden, den Elektrotransporter mit viel serienmäßiger Komfort-Ausstattung zum Kunden zu bringen. So ist das Fahrzeug ab Werk mit einem Navigationssystem, einer Klimaanlage, einer Rückfahrkamera mit Parkpilot, einer Berganfahrhilfe einer beheizbaren Frontscheibe sowie einer Sitzheizung ausgestattet. Damit dürfte das Fahrzeug ohne jegliche Zusatzkosten den Traum jedes Auslieferungsfahrer darstellen.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Trotz seiner Größe lässt sich der MAN einfach bedienen und rangieren. Der leise Antrieb des Elektrotransporter ist spritzig und punktet vor allem bei Spurwechseln im dichten Stadtverkehr. Die Fahrerkabine ist sehr komfortabel und geräumig. Die Höhe des Fahrzeugs bietet zudem eine gute Verkehrsübersicht. Die Ladekantenhöhe von 57cm ermöglicht jederzeit angenehmes Be- und Entladen. Für Transportunternehmen mit mehreren Fahrer:innen und Fahrzeugen bietet MAN zudem ein Flotten-Management-System an. Hier können Flottenmanager den Überblick über alle Fahrzeuge im Einsatz behalten.

## Umwelt

Der Energieverbrauch des MAN eTGE liegt laut Hersteller kombiniert bei rund 30,9–29,0

kWh auf 100 km. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke rund 9,00 €. Ein zusätzliches Solarmodul für mehr Reichweite wird nicht angeboten.

## Preise & Garantie

Als der VW eCrafter auf den Markt kam, kostete er mindestens 69.500 Euro netto. Angehts der Größe und Ausstattung kein wirklicher Wucher, trotzdem war es vielen Fuhrpark-Leitern zu teuer. Seit dem Modelljahr 2020 ist der e-Crafter deshalb ab 53.900 Euro zu haben und macht damit dem eSprinter von Mercedes-Benz ordentlich Konkurrenz. Der MAN eTGE hat grundsätzlich den selben Kaufpreis, wird aber vor allem über Leasing vertrieben. Für 499 Euro pro Monat kann man den Elektrotransporter inklusive aller Service- und Inspektionsarbeiten leasen. MAN gibt eine Akku-Garantie über die gesamte Leasinglaufzeit.



# Maxus eDeliver 3

 <b>150 km</b> Reichweite	 <b>6 h</b> Ladezeit	 <b>830 kg</b> Zuladung	 <b>120 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€36,490.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>679,33 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	1900 mm	Garantie Akku	8 Jahre
Reichweite Lithium	150 km	Länge:	4550 mm	Garantie Fahrzeug	5 Jahre
km/h	120 km/h	Radstand:	2910 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	6 h	Breite:	1780 mm	Kapazität SLA Akku	
Ladezeit 230V-Steckdose	6 h	Laderaum-Maße:	2180 mm x 1665 mm	Kapazität Lithium Akku	35 kWh
Schnellladung	45 Minuten	Höhe:	1220 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	90 kW	Breite	1665 mm	Verbrauch	24 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie Der Maxus eDeliver 3 startet bei 34.990 Euro für die kurze Version mit kleinem Akku, das Topmodell (L2 mit 53 kWh-Akku) kostet exakt 5.000 Euro mehr. Das ist sicher nicht billig, allerdings bekommt man dafür einen leistungsstarken Elektrotransporter mit umfangreicher Ausstattung. Außerdem ist die Herstellergarantie auf das Fahrzeug mit 5 Jahren bzw. 100.000 Kilometer sehr großzügig. Auf den Lithium-Ionen-Akku gibt es sogar 8 Jahre bzw. 160.000 Kilometer Garantie.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	4/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>4/5</b>



## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Maxus eDeliver 3 ist ein Elektrotransporter der Klasse N1, der in zwei Fahrzeuglängen erhältlich ist und rund 850 Kilogramm Nutzlast aufnehmen kann. Er erreicht eine abgeriegelte Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

## Laderaum & Flexibilität

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Der chinesische SAIC-Konzern ist einer der größten Fahrzeughersteller der Welt mit verschiedenen Marken, unter anderem MG Rover. Eine weitere Marke ist Maxus, die besonders für SUVs und Nutzfahrzeuge bekannt ist. Im Bereich der Elektrotransporter hat Maxus neben dem großen EV 80 auch den eDeliver 3 im Angebot, einen Kastenwagen in zwei Längen, der speziell auf Lieferfirmen abzielt. Der Maxus eDeliver 3 ist in zwei Längen erhältlich: L1 hat eine Länge von 4,55 Meter, während die Version L2 stolze 60 Zentimeter länger ist. Der Kunde hat zudem die Wahl zwischen zwei Akku-Versionen mit Kapazitäten von 35 bzw. 50 kWh. Beides sind Lithium-Ionen-Batterien.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** In der Kurzversion L1 hat der Laderaum eine Länge von 2,18 Meter, wodurch eine Ladevolumen von 4.800 Liter zur Verfügung steht. Als L2 können Waren und Güter bis zu einer Länge von 2,77 Meter verstaut werden. Insgesamt besitzt der lange Elektrotransporter ein Ladevolumen von 6.300 Liter. Die Beladung wird über zwei Flügeltüren im Heck sowie eine seitliche Schiebetür vollzogen, die Ladekante ist mit 54 Zentimeter angenehm niedrig. Die Zuladung variiert nach Länge des Fahrzeugs: während die kurze Version mit 50 kWh-Akku 830 Kilogramm aufnehmen kann, sind es in der Langversion 865 Kilogramm. Die Anhängelast beträgt 750 Kilogramm gebremst und zwischen 945 und 1015 Kilogramm mit einem ungebremsten Hänger.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Den Antrieb beim Maxus eDeliver 3 übernimmt ein 90 kW-Elektromotor, der ein Drehmoment von 250 Nm bereitstellen kann. Damit erreicht der E-Transporter eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, die elektronisch abgeregelt ist, um die Reichweite nicht zu sehr einzuschränken. Die mögliche Reichweite unterscheidet sich natürlich deutlich bei den beiden Akku-Varianten. Die kombinierte WLTP-Reichweite liegt bei der 35 kWh-Version zwischen 150 und 158 Kilometer, mit großem Akku sind 230 bis 240 Kilometer möglich. Die Verbrauchsangaben liegen zwischen 23,6 und 25,3 kWh auf 100 Kilometer. Bei den Ladezeiten auf 80% gibt Maxus 6 Stunden für die kleine Batterie und 8 Stunden für die 53 kWh-Variante an. Mit einem Gleichstrom-Schnellladeanschluss soll diese Aufladung in nur 45 Minuten möglich sein.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Der Maxus eDeliver 3 ist ein recht luxuriös ausgestatteter Transporter, der bereits serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage, einem Bordcomputer, einem Radio mit Bluetooth-Funktion und einer Sitzheizung zum Kunden kommt und somit für Lieferfahrer viel Komfort bietet. Die Rückfahrkamera und die Berganfahrhilfe sind weitere kostenlose Details, die den Alltag im eDeliver 3 für Gewerbetreibende deutlich erleichtern sollten. Zusätzliche Optionen sind hingegen rar, so ist nur eine Metallic-Lackierung gegen Aufpreis zu bekommen.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Der Maxus eDeliver 3 hat dank der hohen Sitzposition eine gute Übersicht, allerdings ist wie bei den meisten geschlossenen Kastenwagen die Übersicht eingeschränkt. Die Ladekante ist mit 54 Zentimeter angenehm niedrig, wodurch sich der Elektrotransporter einfach per Heck- oder Seitentür beladen lässt. Ein Flottenmanagement-System wird derzeit nicht angeboten.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der Energieverbrauch wird bei der 50 kWh-Version mit rund 23 kWh auf 100 Kilometer angegeben. Dies entspricht bei 30 Cent pro kWh ungefähr 6,90 Euro Energiekosten. Ein Solarmodul für eine erweiterte Reichweite wird derzeit leider nicht angeboten.



# Maxus eDeliver 9

 <b>165 km</b> Reichweite	 <b>6 h</b> Ladezeit	 <b>1125 kg</b> Zuladung	 <b>100 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
---	--	--	--	--

Preis (brutto)	<b>€56,490.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>1.051,67 €</b>
----------------	-------------------	--------------------	-------------------

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	N1N2	Fahrzeugmaße	Förderhöhe
Reichweite SLA		Höhe:	2525 mm
Reichweite Lithium	165 km	Länge:	5546 mm
km/h	100 km/h	Radstand:	3366 mm
Ladezeit Typ-2-Kabel	6 h	Breite:	2062 mm
Ladezeit 230V-Steckdose	6 h	Laderaum-Maße:	3019 mm x 1800 mm
Schnellladung	45 Minuten	Höhe:	1792 mm
Leistung	70 kW	Breite	1800 mm
		Garantie Akku	8 Jahre
		Garantie Fahrzeug	5 Jahre
		Verfügbarkeit	keine Angabe
		Kapazität SLA Akku	
		Kapazität Lithium Akku	52 kWh
		Batterie inklusive	ja
		Verbrauch	30,2 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie Die Preise des Maxus eDeliver 9 startet bei 54.690 Euro netto für L2H2-Version mit kleinem Akku, das Topmodell L3H3 60.990 Euro. Für die größeren Akkus muss dann jeweils 8.000 Euro (72 kWh) bzw. 15.000 Euro (89 kWh) netto draufgezahlt werden. Für ein Fahrzeug dieser Größe und Leistungsfähigkeit sicher kein Schnäppchen, aber zumindest angemessen. Außerdem ist die Herstellergarantie auf das Fahrzeug mit 5 Jahren bzw. 100.000 Kilometer sehr großzügig. Auf den Lithium-Ionen-Akku gibt es sogar 8 Jahre bzw. 160.000 Kilometer Garantie.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	4/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	2/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Maxus eDeliver 9 ist ein Elektrotransporter der Klasse N1 sowie N2, der in zwei Fahrzeuglängen erhältlich ist und maximal 1.275 Kilogramm Nutzlast aufnehmen kann. Er erreicht eine abgeriegelte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

## Laderaum & Flexibilität

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Der chinesische SAIC-Konzern ist einer der größten Fahrzeughersteller der Welt mit verschiedenen Marken, unter anderem MG Rover. Eine weitere Marke ist Maxus, die besonders für SUVs und Nutzfahrzeuge bekannt ist. Im Bereich der Elektrotransporter hat Maxus neben dem großen EV 80 und dem eDeliver 3 auch den großen eDeliver 9 im Angebot. Der eDeliver 9 ist ein großer Kastenwagen, bei dem der Kunde zwischen verschiedenen Fahrzeugmaßen wählen kann. Der Maxus eDeliver 9 ist in zwei Längen erhältlich: Der L2 hat eine Länge von 5,55 Meter, während die Langversion L3 ganze 5,94 Meter misst. Zudem ist das Fahrzeug in zwei Höhen verfügbar: als H2 mit 2,53 Meter Fahrzeughöhe sowie als H3 mit nochmal rund 20 Zentimeter mehr. Beim Akku stehen je nach Größe bis zu drei Varianten zur Auswahl: mit 52, 72 sowie 89 kWh Kapazität. Dadurch variiert die Reichweite des Fahrzeugs natürlich je nach Akku-Version.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** In der kleinen Version L2H2 hat der Maxus eDeliver 9 Ladelänge von 3,02 Meter. Mit einer Breite von maximal 1,80 Meter und einer Ladehöhe von 1,79 Meter steht so bereits ein Ladevolumen von stattlichen 9.700 Liter zur Verfügung. In der längeren Version ist der Laderaum 3,41 Meter lang, während in der Hochdach-Version die Höhe des Laderaums auf 2,02 Meter steigt. So steht bei der größten Version L3H3 ein Ladevolumen von 12.500 Liter zur Verfügung. Die Beladung kann über zwei hintere Flügeltüren sowie eine seitliche Schiebetür mit einer Breite von 1,27 Meter erledigt werden. Die Zuladung variiert nach Akku und Größe des Fahrzeugs. Umso höher die Akku-Kapazität, umso geringer die Nutzlast. Die niedrigste Nutzlast von 725 Kilogramm hat so die L3H3-Version mit 89 kWh Akku-Kapazität. Am meisten zuladen kann der Maxus eDeliver 9 als L2H2 mit dem kleinsten 52 kWh-Akku. Hier sind 1,125 Kilogramm Nutzlast möglich. Außerdem ist eine Version der Fahrzeugklasse N2 verfügbar, welche 1.275 Kilogramm Gewicht aufnehmen kann, aber nicht mit einem PKW-Führerschein gefahren werden kann. Die Anhängelast beträgt 750 Kilogramm gebremst und zwischen 1.400 und 1.500 Kilogramm mit einem ungebremsten Hänger.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Den Motor des Maxus eDeliver 9 ist ein Elektromotor, der eine Spitzenleistung von 150 kW und eine Dauerleistung von 70 kW leistet. Das Drehmoment liegt bei kräftigen 310 Nm. Damit erreicht der E-Transporter eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, die elektronisch abgeregelt ist, um die Reichweite nicht zu sehr einzuschränken. Die N2-Version kann nur 90 km/h schnell fahren. Die mögliche Reichweite unterscheidet sich je nach Akku-Variante. Kombiniert liegen die WLTP-Reichweiten laut Maxus zwischen 165 Kilometer (L3H3 mit 52 kWh-Akku) und ganzen 296 Kilometer als L3H2 mit großem 89 kWh-Batterie. Die Ladezeit gibt der Hersteller je nach Kapazität mit 6 bis 9 Stunden an einer 11 kW-Wallbox an. An einer Schnellladesäule mit Gleichstrom können die Elektrotransporter in ungefähr 36 bis 45 Minuten von 20 auf 80% Ladekapazität gebracht werden.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Der Maxus eDeliver 9 kommt nur in einer Ausstattungsvariante zum Kunden. Diese ist allerdings sehr umfangreich und beinhaltet bereits Einparkhilfen vorn wie hinten, eine Klimaanlage sowie einen 10-Zoll-Touchscreen mit Rückfahrkamera. Auch mehrere Airbags, ein Spurwechselassistent sowie eine Berganfahrhilfe sind serienmäßig mit dabei. Optional ist neben einer Metallic-Lackierung noch das Plus-Paket erhältlich, zu dem u.a. eine Sitzheizung, ein Notbremsassistent sowie Digitalradio DAB+ gehören.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Der Maxus eDeliver 9 hat dank der hohen Sitzposition eine gute Übersicht. Zwar ist wie bei den meisten Kastenwagen durch die fehlenden Heckfenster die Übersicht eingeschränkt, die serienmäßige Rückfahrkamera hilft hier aller-

dings immens. Auch der große Touchscreen mit Smartphone-Anbindung hilft im täglichen Arbeitseinsatz. Ein Flottenmanagement-System wird derzeit nicht angeboten.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der Energieverbrauch des Maxus eDeliver 9 liegt je nach Akku und Größe zwischen 30,2 kWh (L2H2 mit kleinem Akku) und 33,2 kWh (große N2-Version). Bei einem Strompreis von 30 Cent pro kWh entstehen so Energiekosten von rund 9 bis 10 Euro auf 100 Kilometer. Eine Solaranlage für eine erweiterte Reichweite wird nicht angeboten.



# Maxus EV 80

 <b>156 km</b> Reichweite	 <b>8.5 h</b> Ladezeit	 <b>910 kg</b> Zuladung	 <b>100 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€53,400.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>994,15 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	2552 mm	Garantie Akku	5 Jahre
Reichweite Lithium	156 km	Länge:	5700 mm	Garantie Fahrzeug	3 Jahre
km/h	100 km/h	Radstand:	3850 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	8.5 h	Breite:	1998 mm	Kapazität SLA Akku	--
Ladezeit 230V-Steckdose	8.5 h	Laderaum-Maße:	3200 mm x 1800 mm	Kapazität Lithium Akku	56 kWh
Schnellladung	2.5 h	Höhe:	1925 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	92 kW	Breite	1800 mm	Verbrauch	0 -

## Testfazit

Preise & Garantie Die Preise für den Maxus EV 80 sind leider nicht offen einsehbar, der Einstiegspreis des Fahrzeugs liegt aber bei 39.990 Euro netto, immerhin rund 20.000 Euro weniger als ein vergleichbarer Renault Master Z.E. Der EV 80 kann außerdem gemietet werden für monatlich 700 Euro aufwärts. Bei der Garantie zeigt sich der chinesische Hersteller recht großzügig. Neben einer dreijährigen Fahrzeuggarantie gibt es ganze 5 Jahre auf das Akkupaket. Sollte das Fahrzeug allerdings vorher die 100.000 Kilometer überschreiten, verfallen beide Garantien.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	3/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>5/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Maxus EV 80 ist ein großer Elektrotransporter, der als Kastenwagen 910 Kilogramm Nutzlast aufnehmen kann und eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erreicht. Das Fahrzeug ist ebenso als Chassis-Version ohne Aufbau verfügbar.

## Laderaum & Flexibilität

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Seit 2018 konnte man den großen Elektrotransporter SAIC Maxus EV 80 bereits auf deutschen Straßen sehen. Damals wurden rund 200 Fahrzeuge über eine Autovermietung in den Straßenverkehr gebracht. Im Jahr 2020 folgte der freie Verkauf des Modells vom größten chinesischen Hersteller SAIC, zu dem unter anderem SSangyong gehört. Der Maxus EV 80 ist als Kastenwagen in zwei Größen erhältlich, wobei diese sich nur in der Höhe unterscheiden. Außerdem ist das Fahrzeug als "Chassis Cab" ohne Aufbau erhältlich. Dieses Modell kann dann von Fahrzeugbaufirmen mit eigenen Aufbauten versehen werden. In Sachen Antrieb und Batterie gibt es keine Auswahlmöglichkeiten, alle Modelle kommen mit einem 92 kW starken Elektromotor zum Kunden, der durch einen 56 kWh Akku gespeist wird.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Der Maxus EV 80 hat eine Länge von 5,70 Meter und eine Breite von 2,00 Meter sowie einen Radstand von 3,85 Meter. In Sachen Fahrzeughöhe kann der Kunde zwischen zwei Varianten wählen: Dem "H2 Mitteldach" mit 2,35 Meter und dem "H2 Hochdach" mit 2,55 Meter Höhe. Dadurch ergeben sich natürlich auch unterschiedliche Laderaumhöhen von 1,74 Meter und 1,94 Meter. Mit der Laderaumlänge von 3,15 Meter und einer Breite von 1,80 Meter ergibt sich so ein Gesamtvolumen von 10,2 m<sup>3</sup> für das "Mitteldach" sowie 11,5 m<sup>3</sup> für die "Hochdach"-Variante. Die Be- und Entladung erfolgt über zwei geteilte Hecktüren und eine seitliche Schiebetür, wobei die Ladekante mit 56 Zentimetern auf der für diese Fahrzeuge üblichen Höhe liegt. Die Nutzlast beträgt 955 Kilogramm für die niedrigere Variante und 885 Kilogramm für den "Hochdach"-Maxus. Die niedrigere Nutzlast der größeren Variante liegt am höheren Leergewicht und der 3,5-Tonnen-Grenze. Mit der optional verfügbaren Anhängerkupplung darf der EV 80 gebremste Anhänger bis 1.200 Kilogramm und ungebremste bis 750 Kilogramm ziehen.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Der Elektromotor des Maxus EV 80 leistet satte 100 kW bei einem maximalen Drehmoment von 320 Nm. Der Maxus EV 80 hat also ordentlich Kraft unter der Haube. Das bereits leer 2,5 Tonnen wiegende Fahrzeug wird dadurch in 24 Sekunden von 0 auf 100 Km/h gebracht und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 100 Km/h. Als Energiespeicher agiert ein Lithium-Ionen-Akku mit einer Kapazität von 56 kWh. Dieser kann über einen seitlichen 30 kW Wechselstrom-Lader oder einen 7,4 kW Gleichstrom-Lader mit Energie versorgt werden. Die Reichweite gibt der Hersteller mit 192 Kilometer für den niedrigeren Maxus und 182 Kilometer für die hohe Version an. Ob diese Werte mit Beladung oder auch im Stadtverkehr zu erreichen sind, ist allerdings fraglich. Die Ladezeiten werden von SAIC mit 8,5 Stunden (Gleichstrom) und recht ein-drucksvollen 2,5 Stunden (CCS-Schnellladung mit Wechselstrom) angegeben. Auch hier ist aber anzumerken, dass ein Praxistest zeigen muss, ob diese Werte realistisch sind.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** An sich ist die Ausstattung des Maxus EV 80 sehr umfangreich. Ohne Aufpreis sind bereits eine Klimaanlage, Doppelairbags, ESP, elektrische Fensterheber und ein Radio mit MP3-Funktion enthalten. Letzteres kann gegen Aufpreis noch mit einem 10-Zoll-Monitor versehen werden.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Die üppigen Maße des Maxus EV 80 sorgen für viel Ladevolumen, schränken seine Eignung für enge Innenstädte aber deutlich ein. Dies gilt auch für den Wendekreis von knapp 15 Meter. Wenn aber genug Platz da ist, entfaltet das Fahrzeug natürlich seine Packer-Qualitäten, welche durch praktische, serienmäßige Details wie Laderaumbeleuchtung, ein beschichteter Boden oder Zurrösen unterstrichen werden.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Konkrete Angabe zum Energieverbrauch des Maxus EV 80 gibtes nicht. Die Reichweite von 154 Kilometer mit einem 56 kWh-Akku entspricht aber einem ungefähren Verbrauch von 27,5 kWh auf 100 Kilometer. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke also rund 8,25 €. Ein zusätzliches Solarmodul für mehr Reichweite wird nicht angeboten.



# Mercedes-Benz eSprinter

 <b>92 km</b> Reichweite	 <b>6.5 h</b> Ladezeit	 <b>1001 kg</b> Zuladung	 <b>80 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€54,090.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>1.006,99 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	2687 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	92 km	Länge:	6088 mm	Garantie Fahrzeug	2 Jahre
km/h	80 km/h	Radstand:	3924 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	6.5 h	Breite:	2175 mm	Kapazität SLA Akku	
Ladezeit 230V-Steckdose	6.5 h	Laderaum-Maße:	3272 mm x 1787 mm	Kapazität Lithium Akku	35 kWh
Schnellladung	1 h	Höhe:	0 -	Batterie inklusive	ja
Leistung	85 kW	Breite	1787 mm	Verbrauch	37,1 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie Beim eSprinter setzt Mercedes-Benz vermehrt auf das Leasing des Fahrzeugs. So ist der große Elektro-Transporter laut Hersteller ab 299 Euro im Monat erhältlich. Beim Kaufpreis startet der eSprinter als 35 kWh-Version bei einem Listenpreis von 54.090 Euro, wodurch sich ein Kaufpreis inklusive Mehrwertsteuer von 64.367,10 Euro ergibt. Mit dem größeren 47 kWh-Akku kostet das Fahrzeug mindestens 61.310 Euro netto. In allen Angeboten ist der Akku mit enthalten und muss nicht gemietet werden. Wie auf alle Transporter gibt Mercedes-Benz auch auf den eSprinter eine Neufahrzeug-Garantie von 24 Monaten, welche ohne Kilometerbegrenzung gilt.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	5/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Mercedes-Benz eSprinter ist ein großer Elektrotransporter der Fahrzeugklasse N1, der als Kastenwagen mit Hochdach angeboten wird und rund eine Tonne Nutzlast aufnehmen kann.

## Laderaum & Flexibilität

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Die großen Transporter bis 3,5 Tonnen haben bei Daimler Tradition. 1977 kam mit dem Mercedes-Benz T1 das erste Fahrzeug dieser Art auf den Markt und wurde bis 1995 gebaut. Seitdem laufen die Fahrzeuge unter dem Namen Sprinter, welcher seit 2018 in der dritten Generation erhältlich ist. Später folgte die Einführung des rein elektrischen Modells eSprinter, welcher vorerst nur als Kastenwagen verfügbar ist. Mit diesem zielt der Hersteller auf größere Lieferunternehmen im städtischen Bereich. Im Gegensatz zu den vier verschiedenen Längen des herkömmlichen Sprinters ist die Elektro-Version nur in einer 6,09 Meter langen Ausführung mit Hochdach erhältlich. Eine Auswahl gibt es deshalb nur bei der Batterie. Hier kann zwischen einer nutzbaren Kapazität von 35 kWh und 47 kWh gewählt werden, wodurch eine Durchschnittrichweite von 120 bzw. 158 Kilometern erreicht werden soll.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Der Mercedes-Benz eSprinter ist für ein hohes Ladevolumen konzipiert, welches mit stolzen 11,0 m<sup>3</sup> dementsprechend üppig ausfällt. Auch die Laderaumlänge von 3,27 Meter ist länger als so manches Fahrzeug und sorgt dafür, dass der eSprinter auch extrem sperrige Ladung aufnehmen kann. Die Zuladung erfolgt über hohe Flügeltüren im Heck oder eine seitliche Schiebetür auf der rechten Seite. Die Höhe der Ladekante liegt bei 61,5 Zentimeter. Außerdem kann man über einen optional verfügbaren "Heckauftritt" bequem in den Laderaum einsteigen und somit das Be- und Entladen deutlich erleichtern. Die Nutzlast des Mercedes-Benz eSprinter ist abhängig von der Akku-Kapazität. Da das zulässige Gesamtgewicht bei 3,5 Tonnen liegt, führt das höhere Gewicht des 47 kWh-Akkus zu einer niedrigeren Zuladung von 848 Kilogramm. Mit der leichteren 35 kWh-Batterie darf der eSprinter hingegen bis zu 1.001 Kilogramm zuladen. Auf dem Dach des Elektro-Transporters dürfen zudem maximal 150 Kilogramm mitgeführt werden.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Wie beim eVito übernimmt auch im eSprinter ein asynchroner Elektromotor mit einer Leistung von 85 kW den Antrieb auf die Vorderachse. Dieser entwickelt ein maximales Drehmoment von 295 Nm und kann das Fahrzeug auf bis zu 120 Km/h bringen. Die Höchstgeschwindigkeit in der Standard-Version allerdings bei 80 Km/h abgeriegelt und kann optional auf 100 Km/h oder eben 120 Km/h hochgesetzt werden. Jedoch dürfte bei solchen Geschwindigkeiten die Reichweite deutlich geringer ausfallen. Mit einer nutzbaren Akku-Kapazität von 35 kWh soll der Mercedes-Benz eSprinter rund 120 Kilometer weit kommen, bei dem größeren Akku mit 47 kWh sind laut Hersteller knapp 160 Kilometer drin. Leider ist anzunehmen, dass bei hoher Zuladung und in zähem Stadtverkehr diese Angaben wohl nicht erreicht werden dürfen. Allerdings arbeitet das Fahrzeug mit Rekuperation in gleich vier wählbaren Stufen, wodurch der Akku während der Fahrt wieder aufgeladen wird. Die Aufladung kann per Haushaltssteckdose, Wallbox oder Ladestation mit Wechsel- oder Gleichstrom erfolgen. Eine Vollladung per Wechselstrom mit 7,4 kW soll in rund 6 Stunden (35 kWh) bzw. etwa 8 Stunden (47 kWh) erledigt sein. Bei der Aufladung über eine Gleichstrom-Ladestation mit optional verfügbaren 80 kW soll der Akku laut Hersteller in gerade einmal 20 Minuten von 10% auf 80% gebracht werden.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Wie sein Geschwisterchen eVito ist auch der eSprinter recht komfortabel ausgestattet im Vergleich zu Nutzfahrzeugen anderer Hersteller. Als Serienausstattung sind bereits eine Sitzheizung für den Fahrer, ein digitales Radio (DAB) sowie ein elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) integriert. Bei der verfügbaren Zusatzausstattung bietet Mercedes-Benz viele Optionen für den Stadtverkehr an, da der eSprinter wohl bevorzugt in dieser Umgebung genutzt werden wird. So sind optional Helfer wie ein Rückfahrkamera und ein Totwinkel-Assistent verfügbar, welche bei der Größe und Unübersichtlichkeit des Fahrzeugs nützlich sein können. Weitere Extras sind zum Beispiel eine Klimaanlage sowie ein LED-Lichtband zur Beleuchtung des Laderaums. Auch ein dritter Sitzplatz in der Kabine ist gegen Aufpreis verfügbar.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Der Mercedes-Benz eSprinter zielt auf die Kurierbranche, die oft im urbanen Raum tätig ist. Allerdings ist das Fahrzeug durch seine Größe sicher kein ideales Stadtauto. Die fehlenden Fenster in der Kastenwagen-Version tun ihr übriges. Eine Rückfahrkamera oder gar eine 360-Grad-Kamera sind deshalb ideale Helfer, kosten aber leider extra. Für Fuhrpark-Manager bietet das Fahrzeug aber viel praktische Unterstützung. So können die eSprinter einer Flotte zum Beispiel auch vom Fuhrparkmanager per App geöffnet werden, ohne dass der Mitarbeiter einen Schlüssel benötigt. So werden Fahrzeugwechsel bei vielen Fahrern vereinfacht. Außerdem können via Smartphone alle Transporter der Flotte jederzeit in Echtzeit verfolgt und mit neuen Aufträgen versorgt werden.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Mit der kleineren Hochvoltbatterie von 35 kWh soll der eSprinter ca. 37,1 kWh auf 100 Kilometer verbrauchen. Bei der größeren Version mit 47 kWh liegt der Verbrauch interessanterweise niedriger bei nur 32,5 kWh / 100 Km. Damit soll das Fahrzeug knapp 160 Kilometer weit fahren können. Ein Solarmodul für mehr Reichweite wird derzeit nicht angeboten.





# Mercedes-Benz eVito Kasten-

 <b>314 km</b> Reichweite	 <b>6.5 h</b> Ladezeit	 <b>888 kg</b> Zuladung	 <b>80 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€45,990.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>856,19 €</b>

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	N1	Fahrzeugmaße	Förderhöhe
Reichweite SLA		Höhe:	1941 mm
Reichweite Lithium	314 km	Länge:	5140 mm
km/h	80 km/h	Radstand:	3200 mm
Ladezeit Typ-2-Kabel	6.5 h	Breite:	1928 mm
Ladezeit 230V-Steckdose	6.5 h	Laderaum-Maße:	2831 mm x 0 mm
Schnellladung	1 h	Höhe:	0 mm
Leistung	85 kw	Breite	0 mm
			2 keine Angabe
			keine Angabe
			- keine Angabe
			60 kwh
			ja
			21,5 keine Angabe

## Testfazit

Preise & Garantie Die Preise des Mercedes-Benz eVito beginnen bei 45.990,00 € („Lang“) sowie 47.470,00 € („Extralang“). Der Lithium-Ionen-Akku ist mit im Preis enthalten und kann nicht gemietet werden. Da viele für Unternehmen nützliche Helfer allerdings Aufpreis kosten, dürften die wenigsten Kunden diese Anschaffungskosten einhalten. Der Hersteller bietet eine Garantie von 24 Monaten auf das Fahrzeug. Zusätzlich lassen sich „ServiceCare“-Pakete gegen einen monatlichen Betrag buchen, welche dem Kunden einen Rundum-Service in Sachen Wartung und dem Austausch von Verschleißteilen bieten. Diese können je nach Laufleistung angepasst werden.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	5/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>4/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Mercedes-Benz eVito Kastenwagen ist ein Elektrotransporter, welcher in zwei Fahrzeuglängen erhältlich ist. Das Fahrzeug erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h bzw. 120 km/h optional und kann rund 900 Kilogramm Nutzlast aufnehmen.

## Laderaum & Flexibilität

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Die dritte Generation des Transporters von Mercedes-Benz kam 2014 kurz nach dem Van-Schwestermodell V-Klasse auf den Markt und wurde 2018 durch eine Elektro-Variante namens eVito ergänzt. Dieses Modell gibt es in zwei Karosserie-Größen. In der „Lang“-Version misst der Kastenwagen 5,14 Meter, während der eVito „Extralang“ auf stolze 5,37 Meter kommt. Die für die Verbrennungsmotoren erhältliche „Kompakt“-Version entfällt hier. Der Mercedes-Benz eVito ist ein reiner Kastenwagen ohne hintere Fenster und bietet Platz für zwei bzw. drei Personen. Für mehr Sitzplätze gibt es allerdings inzwischen den eVito Tourer. Es gibt den Transporter mit einem Elektromotor mit 85 kW Leistung, welcher von einem 41 kWh-Batterie versorgt wird. Im Gegensatz zu vielen anderen Herstellern gibt es hier keine Auswahl zwischen verschiedenen Akku-Kapazitäten und damit auch Reichweiten.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Dank seiner üppigen Fahrzeuglänge bietet der Elektro-Transporter natürlich auch ein hohes Raumvolumen. Dieses reicht von 6.000 Liter bzw. 6.600 Liter als „Extralang“. Auch die Laderaumlänge ist mit 2,83 Meter sowie 3,06 Meter dementsprechend großzügig. Dadurch bietet sich der Mercedes-Benz eVito besonders für Lieferfirmen mit Platzbedarf für große und sperrige Ladung an. In der Standard-Version kann der Laderaum über eine nach oben öffnende Heckklappe und eine Schiebetür rechts beladen werden. Gegen Aufpreis sind eine weitere Schiebetür auf der linken Seite sowie zwei getrennt öffnende Flügeltüren am Heck verfügbar. Des Weiteren ist ein „Easy Cargo-Paket“ erhältlich, bei dem unter anderem der Laderaum mit einem robusten Holzfußboden, einer durchgehenden Trennwand zum Fahrerraum und Lastenverankerungsschienen ausgestattet ist. Die Nutzlast liegt laut Mercedes-Benz bei 888 Kilogramm für die kürzere der beiden Varianten sowie 853 Kilogramm für den „extralangen“ eVito. Diese Angaben sind allerdings ohne Fahrer und mögliche Mitfahrer berechnet und verringern sich natürlich je nach Personenanzahl. Der Elektro-Transporter hat eine Dachlast von 150 Kilogramm.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Den Antrieb des Mercedes-Benz eVito übernimmt ein Elektromotor mit einer Nennleistung von 85 kW, dessen Dauerleistung der Hersteller mit 70 kW angibt. Diese wird über ein Automatikgetriebe auf die Vorderachse übertragen. Das maximale Drehmoment beträgt 295 Nm, während die Höchstgeschwindigkeit in drei Stufen wählbar ist. Für städtische Unternehmen dürfte die Basisversion mit maximal 80 Km/h vollkommen ausreichen, während sich bei vielen Überlandfahrten die Varianten mit 100 Km/h bzw. 120 Km/h anbieten. Bei solchen Geschwindigkeit reduziert sich natürlich die Reichweite deutlich. Seit 2021 speichert ein größerer Akku mit einer Kapazität von 60 kWh die elektrische Ladung. Der eVito soll damit eine Reichweite von bis zu 314 Kilometer nach WLTP-Norm erreichen. Dies dürfte allerdings nur unbeladen und unter sehr günstigen Bedingungen erreicht werden. Trotzdem ist das ein deutlicher Schritt gegenüber des alten Akkus, dessen Reichweite in einigen Tests bei gerade einmal rund 100 Kilometer lagen. Zudem hilft die Rekuperationsenergie bei Bremsvorgängen oder Bergabfahrten, welche die Reichweite etwas verlängern kann. Die Aufladung erfolgt über einen Ladestecker Typ 2 an einer Wallbox oder einer öffentlichen Ladestation. Bei einer Ladeleistung von 11 kW kann der eVito laut Mercedes-Benz in 6,5 Stunden voll geladen werden. Außerdem ist nun serienmäßig eine Schnellladefunktion verbaut, mit der das Fahrzeug in 50 Minuten (50 kW) auf 80% der Aufladung gebracht werden soll.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Im Vergleich zu preiswerteren Elektro-Nutzfahrzeugen ist der Mercedes-Benz eVito bereits in der Basisversion weniger spartanisch. Außerdem kann er mit vielen Details ausgestattet werden, die den Komfort des Fahrers erhöhen. Gegen Aufpreis sind so neben einer Klimaanlage und Sitzheizung auch Komfortsitze erhältlich. Allerdings sei angemerkt, dass einige der vielen Ausstattungsoptionen die Reichweite beeinträchtigen können. In dieser Hinsicht interessant sind aber die verschiedenen Rekuperationsstufen, die der Fahrer wählen und so die Reichweite beeinflussen kann. In

Sachen Entertainment-Systeme bietet Mercedes-Benz gleich mehrere Optionen für den eVito, allerdings keine ohne Aufpreis. Das preiswerteste Modell kostet 570 Euro extra und verfügt über nützliche Funktionen wie Bluetooth (für eine Freisprechfunktion), USB-Anschluss oder einen SD-Speicherkarten-Steckplatz. Für ein größeres Display mit Navigation muss der Kunde allerdings schon etwas tiefer in die Tasche greifen.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Der Mercedes-Benz eVito ist durch seine kompakten Maße und die hohe Sitzposition recht übersichtlich, wobei die Kastenwagen-Version durch fehlende Fenster im Laderaum natürlich etwas weniger Rundumsicht bietet. Gegen Aufpreis gibt es ein Assistenzsystem-Paket, welches für zusätzliche Sicherheit sorgt. Ebenfalls als Sonderausstattung ist ein sogenanntes „Easy Cargo“-paket, welches das Be- und Entladen erleichtern soll.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der Energieverbrauch des eVito von Mercedes-Benz liegt laut Hersteller bei rund 21,5 kWh auf 100 km. Bei 30 Cent pro Kilowattstunde ergeben 100 km Fahrstrecke somit Kosten von rund 6,45 €. Ein zusätzliches Solarmodul für mehr Reichweite wird nicht angeboten.



## Nissan e-NV 200

 <b>200 km</b> Reichweite	 <b>8.5 h</b> Ladezeit	 <b>667 kg</b> Zuladung	 <b>123 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€28,660.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>548,15 €</b>	

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	2011 mm	Garantie Akku	8 Jahre
Reichweite Lithium	200 km	Länge:	4560 mm	Garantie Fahrzeug	5 Jahre
km/h	123 km/h	Radstand:	2725 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	8.5 h	Breite:	1755 mm	Kapazität SLA Akku	--
Ladezeit 230V-Steckdose	8.5 h	Laderaum-Maße:	1701 mm x 1500 mm	Kapazität Lithium Akku	35.8 kWh
Schnellladung	1 h	Höhe:	1360 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	80 kW	Breite	1500 mm	Verbrauch	20,6 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie Die Preise für den Peugeot e-Expert beginnen bei 36.190 Euro netto für den e-Expert L2 mit 50 kWh-Akku und Basisausstattung. Die Variante mit einer Akkukapazität von 75 kWh kostet rund 5.000 Euro mehr. Der e-Expert L3 mit 5,30 Meter Länge ist ab 37.830 Euro netto verfügbar, ab 42.380 Euro mit dem größeren Akku. Alle Batterien sind im Preis enthalten und müssen nicht dazu gemietet werden. Peugeot bietet auf den Fahrzeugakku eine Garantie von stolzen 8 Jahren bzw. 160.000 Kilometer. Für das Fahrzeug gelten wie üblich bei Peugeot eine Herstellergarantie von 2 Jahren ohne Kilometerbeschränkung.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	4/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Peugeot e-Expert ist ein elektrischer Kastenwagen, der in zwei Längen angeboten ist und über 900 Kilogramm Nutzlast aufnehmen kann. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 130 km/h.

## Laderaum & Flexibilität

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Im Jahr 1995 begann die Produktion des Peugeot Expert, welcher vom PSA-Konzern entwickelt wurde und mit dem Citroen Jumpy und dem Fiat Scudo zwei Schwestermodelle besaß. Auch die zweite Generation ab 2007 war ein Gemeinschaftsprojekt der drei Hersteller. Dies änderte sich aber mit der dritten Generation, die seit 2016 auf dem Markt ist. Diese ist auch in Zusammenarbeit mit Toyota entstanden, wodurch der Expert gleich drei Geschwister hat: den Citroen Jumpy, den Toyota Proace sowie den Opel Vivaro. Seit 2020 ist die elektrische Version Peugeot Expert auf dem Markt. Der Kastenwagen ist elektrisch in zwei Längen erhältlich: 4,95 Meter sowie 5,30 Meter. Außerdem hat der Kunde die Wahl zwischen zwei Akkus mit 50 kWh bzw. 75 kWh Kapazität, welche natürlich unterschiedliche Reichweiten ermöglichen. Der Peugeot e-Expert ist auch als Kombi erhältlich, mit Sitzen und Fenstern im Fond. Hier soll es aber um die Kastenwagen-Version gehen.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Bereits in der kürzeren Variante hat der Peugeot e-Expert ein Ladevolumen von maximal 5.800 Liter. Der Stauraum kann über zwei geteilte, seitlich schwenkende Hecktüren oder eine nach oben schwingende Heckklappe beladen werden. Außerdem ist eine seitliche Schiebetür serienmäßig vorhanden. Der Laderaum hat beim e-Expert eine Länge von rund 2,41 Meter, die Breite liegt bei maximal 1,62 Meter und die Ladung kann bis zu 1,33 Meter hoch geladen werden. Bei der größeren Versionen ändert sich vor allem die Länge des Laderaums: als größere-Expert liegt diese bei 2,76 Meter. Dadurch entsteht ein Ladevolumen von maximal 6.600 Liter. Die Nutzlast des Peugeot e-Expert liegt bei den allen Modellen bei etwas über 900 Kilogramm. Allerdings gibt es die 50 kWh-Version mit einer optionalen erhöhten Nutzlast, welche dann bei rund 1.150 Kilogramm liegt. Die Anhängelast ist bei allen Modellen gleich: 1.000 Kilogramm für gebremste, 750 Kilogramm für ungebremste Anhänger.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Angetrieben wird der Peugeot e-Expert von einem 100 kW Elektromotor, der ein Drehmoment von 260 Nm bereitstellt und den Peugeot in ungefähr 12 Sekunden von 0 auf 100 km/h bringt. Wie meist bei Elektrofahrzeugen erfolgt die Kraftübertragung stufenlos. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bei allen Versionen bei 130 km/h. Der Peugeot e-Expert ist mit zwei Akku-Varianten erhältlich: Der 50 kWh-Akku ermöglicht maximale Reichweiten um die 230 Kilometer. Für eine 11 kW Wechselstrom-Wallbox gibt Peugeot die volle Aufladungszeit mit 4 Stunden und 45 Minuten an. Außerdem ist eine Schnellladefunktion für eine 100 kW Gleichstrom-Wallbox verfügbar, welche die Ladung von 0 auf 80% in gerade einmal 32 Minuten erledigen soll. Der größere Akku mit 75 kWh Kapazität soll über eine maximale Reichweite von rund 320 Kilometer liegen ermöglichen, was sehr beachtlich ist für ein Fahrzeug dieser Größe. Allerdings dürften solche Strecken nur ohne Zuladung und mit wenig Steigung zu schaffen sein. Die Ladezeiten liegen hier bei rund 20 Stunden für die Wallbox und rund 45 Minuten für die 80-prozentige Schnellaufladung.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Die Basisversion des Peugeot e-Expert heisst "Pro" und verfügt bereits serienmäßig über ABS, einen Doppel-Airbag, eine praktische Berganfahrhilfe sowie eine Zentralverriegelung. Für rund 2.000 Euro mehr bekommt man die Ausstattungslinie "Premium", welche zusätzlich über eine Audioanlage, eine akustische Einparkhilfe, Klimaanlage sowie Regen- und Lichtsensor verfügt. Leider gibt es bei Peugeot nicht wie beim Schwestermodell Citroen Jumpy eine speziell für Baustellen ausgerüstete Variante mit erhöhter Bodenfreiheit und einem Motorschutz sowie einer erhöhten Nutzlast von rund 1.150 Kilogramm. Allerdings sind gegen Aufpreis Optionen wie Bodenplatte aus Holz im Laderaum und eine Anhängerkupplung mit Anhängerstabilisierung erhältlich.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Der e-Expert ist ein recht luxuriöser Kastenwagen, dessen

Fahrerkabine sehr komfortabel und hochwertig ist. Die Anzeigen sind fast alle digital und auch sonst mutet das Armaturenbrett sehr modern an. Der Transporter wirkt dadurch weniger wie ein robuster Handwerker-Kastenwagen und mehr wie ein komfortabler Kleinbus. Etwas gewöhnungsbedürftig ist der Fahrmodus-Schalter, der nur mit einem Finger bedient werden kann, wodurch die Auswahl etwas hakelig ist. Auf der Straße macht der Peugeot e-Expert eine gute Figur. Die 260 Nm brauchen für ihre Entfaltung nicht wie beim Verbrennermotor einen konkreten Drehzahlbereich, sondern sind direkt vorhanden. Dadurch beschleunigt der Elektrotransporter mehr als ordentlich und ist dank 100 kW Leistung auch auf Landstraßen flott unterwegs. Und auch die Autobahn ist kein Hindernis, allerdings ist das Fahrzeug bei 100 km/h abgeriegelt.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der Energieverbrauch des Peugeot e-Expert wird nicht konkret angegeben, dürfte aber ähnlich seinen GESchwistermodellen um die 25 kWh auf 100 km liegen. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke so cirka 7,50 €. Ein zusätzliches Solarmodul für mehr Reichweite wird nicht angeboten.



# NME Cargo Van

 <b>180 km</b> Reichweite	 <b>Ladezeit</b>	 <b>1000 kg</b> Zuladung	 <b>90 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€27,000.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>516,40 €</b>	

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	1980 mm	Garantie Akku	5 Jahre
Reichweite Lithium	180 km	Länge:	4500 mm	Garantie Fahrzeug	2 Jahre
km/h	90 km/h	Radstand:	2925 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1680 mm	Kapazität SLA Akku	
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	2530 mm x 1480 mm	Kapazität Lithium Akku	41 kWh
Schnellladung	1.2 h	Höhe:	1350 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	60 kW	Breite	1480 mm	Verbrauch	23 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie Der NME Cargo Van hat einen Preis von 27.000 Euro, welcher durch Förderungen natürlich noch gesenkt werden kann. Auf den Akku gibt NME 5 Jahre Garantie, solange die Restkapazität über 70% liegt. Bei hoher Beanspruchung kann diese also deutlich eher verfallen. Das Fahrzeug an sich hat 2 Jahre oder 60.000 Kilometer Garantie.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	2/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>4/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Cargo Van der österreichischen Firma NME ist ein elektrischer Kastenwagen, der bis zu 1.000 Kilogramm Nutzlast aufnehmen kann und eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h erreicht.

## Laderaum & Flexibilität

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Der chinesische Konzern DSFK und die dazugehörige Marke Dongfeng bieten in Deutschland über einzelne Händler PKWs und Nutzfahrzeuge an. Neben Verbrenner-Fahrzeugen sind vermehrt auch Elektrofahrzeuge im Angebot. Die österreichische Firma "New Mobility Enterprise" (kurz: NME) vertreibt mit dem NME Cargo Van einen Kastenwagen von Dongfeng, welcher mit großem Platzangebot und niedrigem Preis punkten will. Eine große Auswahl gibt es nicht: Den NME Cargo Van gibt es nur als 4,50 Meter langen, zweisitzigen Kastenwagen mit einem 41 kWh-Akku.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Der Cargo Van ist ein Kastenwagen mit einer nach oben schwingenden Heckklappe sowie zwei seitlichen Schiebetüren. Der Laderaum hat eine Länge von 2,53 Meter, eine Breite von 1,48 Meter und ist 1,35 Meter hoch, wodurch ein Ladevolumen von rund 4,8m<sup>3</sup> zur Verfügung steht. Eine Deckenleuchte sorgt für das nötige Licht bei dunkleren Bedingungen, ansonsten ist der Laderaum karg und funktional ausgestattet. Der Boden sowie die Radkästen können gegen Aufpreis mit einer Verkleidung versehen werden. Der NME Cargo Van hat ein Leergewicht von rund 1.600 Kilogramm und darf zusätzlich maximal 1.000 Kilogramm zuladen. Optional ist eine Anhängerkupplung erhältlich, allerdings gibt es derzeit keine Angaben über die mögliche Anhängelast.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Der Elektromotor befindet sich unter der Sitzbank und hat eine Dauerleistung von 30 kW. Per Sportmodus kann eine Leistung von 50 kW für 30 Minuten aktiviert werden, für 30 Sekunden sogar die Spitzenleistung von 60 kW. Dadurch verringert sich natürlich auch die Reichweite. Der Lithium-Eisenphosphat-Akku hat eine Kapazität von rund 41 kWh, wodurch der Cargo Van laut Hersteller eine realistische Reichweite von 180 Kilometer erreichen soll. Wie sehr sich eine volle Beladung auf die Reichweite auswirkt, ist leider nicht bekannt. Das Fahrzeug kann an einer gewöhnlicher Haushaltssteckdose aufgeladen werden. Allerdings beträgt die Ladeleistung hier nur 3,3 kW, was zu einer Ladezeit von rund 13 Stunden 0 auf 100% führt. Gegen Aufpreis ist auch ein Schnellladekabel-Adapter verfügbar. Dadurch kann per Gleichstrom eine Ladeleistung von 35 kW und somit theoretisch eine Ladezeit von etwa 70 Minuten erreicht werden.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Der NME Cargo Van ist ein praktischer und nicht sehr üppig ausgestatteter Kastenwagen. Allerdings wird er trotzdem serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage, einer Zentralverriegelung mit Fernbedienung sowie elektrischen Fensterhebern ausgeliefert. Optional gibt es zudem eine Multimedia-Einheit mit Freisprechanlage und Rückfahrkamera, einen Satz Winterreifen sowie ein Typ 2-Ladekabel.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Der Elektromotor hat ein Drehmoment von 220 Nm, wodurch der NME Cargo Van recht flott unterwegs ist. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 90 km/h, was die Autobahn-Tauglichkeit eher verringert. Da das Fahrzeug aber wohl zum Großteil im urbanen Lieferdienst eingesetzt werden dürfte, fällt dies nicht zu sehr ins Gewicht. Ein Flottenmanagement-System wird nicht angeboten.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Die Reichweite von 180 Kilometer mit einem 41 kWh-Akku spricht für einen Energieverbrauch von ungefähr 23 kWh pro 100 Kilometer, für einen Elektrotransporter dieser Größe vollkommen im Rahmen. Die Kosten pro 100 Kilometer betragen so ungefähr 6,90 Euro bei einem Strompreis von 30 Cent pro kWh. Ein Solarmodul ist derzeit allerdings nichts erhältlich.



# Ökoflitzer Paxster

**60 km**  
Reichweite

**Ladezeit**

**200 kg**  
Zuladung

**45 km/h**  
V-Max

**Koffer**  
Kategorie

Preis (brutto) **€17,839.00**

Leasingrate (mtl.) **341,18 €**

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	L6E	Fahrzeugmaße	Förderhöhe
Reichweite SLA		Höhe:	1860 mm
Reichweite Lithium	60 km	Länge:	2320 mm
km/h	45 km/h	Radstand:	1530 mm
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1180 mm
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	620 mm x 975 mm
Schnellladung		Höhe:	1045 mm
Leistung	4 kW	Breite	975 mm
		Verbrauch	6 kwh
		Garantie Akku	5 Jahre
		Garantie Fahrzeug	
		Verfügbarkeit	10-14 Wochen
		Kapazität SLA Akku	0 -
		Kapazität Lithium Akku	9.2 kWh
		Batterie inklusive	ja

## Testfazit

Das Fahrzeug eignet sich optimal als Zustellfahrzeug für Post-Sendungen, Zeitungen oder Kleingut. Das optimale Einsatzgebiet des Paxster ist der Stadtrand mit einer mittleren Zustelldichte. Sicherlich hat das Fahrzeug auch potential für gastronomische Lieferdienste, wie beispielsweise Pizzerien. Neben diesen Bereichen ist das Einsatzfeld des Paxsters durch seinen Aufbau jedoch beschränkt. Ebenso ist der Preis bezogen auf die Fahrzeuggröße relativ hoch.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	2/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	4/5
Preise & Garantie	2/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>



## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Paxster wurde laut dem norwegischen Hersteller eigens für die Zustellung entwickelt und bietet dabei hohen Fahrkomfort. Das Zustellgut sei stets leicht zu erreichen. Die Wendigkeit des Paxster, und dessen kompakte Außenmaße von 2,32 m Länge, 1,18 m Breite und 1,86 m Höhe ermöglichen so optimales Arbeiten. Das kleine Elektrofahrzeug schafft dabei Zuladungen von 200 bis zu 240 Kilogramm.

## Laderaum & Flexibilität

Der Paxster verfügt über einen hohen Kofferaufbau am Heck, welcher auf Wunsch an die individuellen Kundenanforderungen angepasst werden kann. Da das Fahrzeug hauptsächlich für die Zustellung von Kleingut konzipiert wurde, findet sich auch vor dem Fahrer oder der Fahrerin, Platz für drei 15 kg Boxen. Dieser Platz für Briefe oder Ähnliches, kann durch eine Plane vor Nässe geschützt werden. Der Kofferaufbau ist zudem in drei verschiedenen Größen verfügbar. Die kleine Version des Paxster Delivery kommt auf maximale Aufbaumaße von 97,5 cm Breite, 104,5 cm Höhe und 66,2 cm Tiefe. So kommt die kleine Version auf knapp 1000 L Ladevolumen. Die größere Version: Paxster Cargo kommt auf 111,5 cm Breite, 113,8 cm Höhe und 67,8 cm Tiefe. Das Ladevolumen beträgt hier 1.250 L. Die Ladekantenhöhe beträgt 72 beziehungsweise 74 cm. Das Fahrzeug wird ebenso als Paxster Cargo XL mit mehr als 2 m<sup>3</sup> Ladevolumen hergestellt. Das Elektrofahrzeug kann dann sogar eine Europalette laden.

## Antrieb & Aufladung

Am Heck des Fahrzeugs arbeitet ein 4 kW starker Hinterradantrieb, der das Fahrzeug auf maximal 45 km/h beschleunigt. Der Paxster ist zudem ebenso mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h verfügbar. Die Reichweiten des Fahrzeugs variieren je nach Akkupaket zwischen 40 und 100 km. Der kleinste Lithium-Ionen-Akku mit 100 Ah und 5,1 kWh schafft 40 - 60 km. Die mittlere Variante mit 180 Ah und 8,2 kWh kommt auf 55 - 85 km. Das größte Akkupaket kommt mit 9,2 kWh auf 60 - 100 km. Der Akku lässt sich je nach Größe in 5-6 oder 9-10 Stunden bequem an einer Haushaltssteckdose aufladen.

## Komfort & Ausstattung

Der Paxster verfügt serienmäßig über eine beheizte Frontscheibe sowie einen Scheibenwischer. Rechts und links neben den Fahrersitz befinden sich zudem 2 weitere Staufächer. Herzstück der Fahrerkabine ist das Lenkrad mit einem digitalen Tachometer. Auf Wunsch sind Extras wie 'Keyless-Driving', eine Rückfahrkamera oder ein Winterpaket bestehend aus beheizten Griffen, einem Sitzbezug aus Wolle und Windabweiser an den Seiten der Frontscheibe erhältlich. Mit dem Paxster kommt auch eine App. Diese bietet unter anderem Flotten-Management und alle relevanten Fahrzeugdaten auf einem Blick. Der deutsche Händler Ökoflitzer bietet zudem den Paxmove Paxster an. Dabei handelt es sich um eine Kombination des Fahrzeugs mit zwei 32 Zoll Full-HD-Displays für moderne Out-of-Home-Werbung.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Die kompakten Außenmaße des Fahrzeugs eignen sich für direktes Anfahren von Briefkästen. Verlässt der Fahrer oder die Fahrerin den Sitzplatz, stoppt das Fahrzeug automatisch den Fahrbetrieb. Die robuste Fahrerkabine mit hohen Panoramafenstern sorgt für sichere Fahrt und bietet optimale Verkehrsübersicht. Die großen Räder und ein langer Federweg ermöglichen mit dem Paxster auch auf Kopfsteinpflaster einen angenehmen Fahrkomfort.

## Umwelt

Der kombinierte Verbrauch liegt bei 6 kWh pro 100 Kilometer. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 Kilometer bei 1,80 €.

## Preise & Garantie

Auf Händler-Websites findet sich der Paxster für 17.839 € mit dem großen Akkupaket. Für eine genaue Preisauskunft empfiehlt sich jedoch wie immer eine direkte Anfrage beim Hersteller. Auf die Batterie gibt Ökoflitzer 5 Jahre Garantie. Wer sich nicht sicher ist, ob sich das Fahrzeug für das eigene Unternehmen eignet, kann bei Ökoflitzer eine vierwöchige Testphase wahrnehmen. Diese ist bei Abholung in Dresden sogar kostenlos. Bei Lieferung des Fahrzeugs fällt eine Logistikpauschale an.

**TESTURTEIL** 

★★★★☆

ELEKTROTRANSPORTER-VERGLEICH.DE 

Testbericht 161 von 04/29/2022



# Opel Vivaro-E Cargo

 <b>231 km</b> Reichweite	 <b>7 h</b> Ladezeit	 <b>928 kg</b> Zuladung	 <b>130 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€37,490.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>697,95 €</b>

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	N1	Fahrzeugmaße	Förderhöhe
Reichweite SLA		Höhe:	1895 mm
Reichweite Lithium	231 km	Länge:	4959 mm
km/h	130 km/h	Radstand:	3275 mm
Ladezeit Typ-2-Kabel	7 h	Breite:	2010 mm
Ladezeit 230V-Steckdose	7 h	Laderaum-Maße:	2077 mm x 1628 mm
Schnellladung	1 h	Höhe:	1220 mm
Leistung	100 kW	Breite	1628 mm
		Garantie Akku	8 Jahre
		Garantie Fahrzeug	2 Jahre
		Verfügbarkeit	keine Angabe
		Kapazität SLA Akku	--
		Kapazität Lithium Akku	50 kWh
		Batterie inklusive	ja
		Verbrauch	21,7-26,1 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie Die Preise für den Opel Vivaro-E Cargo beginnen bei 37.490 Euro netto für den Vivaro-E Cargo M mit 50 kWh-Akku und Basisausstattung. Die länger Variante Cargo M liegt etwas darüber. Der Akku mit einer höheren Kapazität von 75 kWh hat eine Aufpreis von rund 5.000 Euro. Alle Batterien sind im Preis enthalten und müssen nicht dazu gemietet werden. Opel bietet auf den Fahrzeugakku eine Garantie von stolzen 8 Jahren bzw. 160.000 Kilometer. Für das Fahrzeug gelten wie üblich bei Citroen eine Herstellergarantie von 2 Jahren ohne Kilometerbeschränkung.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	4/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Opel Vivaro-E Cargo ist ein Kastenwagen, welcher in zwei Ladelängen erhältlich ist. Der Elektrotransporter erreicht in allen Varianten eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h und kann rund 900 Kilogramm zuladen.

## Laderaum & Flexibilität

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Die ersten beiden Generationen des Opel Vivaro waren Gemeinschaftsprojekte mit Nissan und Renault und wurden von 2001 bis 2019 gebaut. Mit der dritten Generation änderte sich dies. Der aktuelle Vivaro ist auch in Zusammenarbeit mit Toyota und dem französischen PSA-Konzern entstanden, wodurch das Fahrzeug gleich drei Geschwister hat: den Peugeot Expert, den Toyota Proace sowie den Citroen Jumpy. Seit 2020 ist die elektrische Version Opel Vivaro auf dem Markt. Der Kastenwagen Vivaro-E Cargo ist elektrisch in zwei Längen erhältlich: 4,96 Meter (M) sowie 5,31 Meter (L). Außerdem hat der Kunde die Wahl zwischen zwei Akkus mit 50 kWh bzw. 75 kWh Kapazität, welche natürlich unterschiedliche Reichweiten ermöglichen. Der Opel Vivaro-E ist auch mit Doppelkabine sowie als Kombi erhältlich, mit Sitzen und Fenstern im Fond. Hier soll es aber um die Kastenwagen-Version gehen.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Der Stauraum kann über zwei geteilte, seitlich schwenkende Hecktüren oder eine nach oben schwingende Heckklappe beladen werden. Außerdem ist eine seitliche Schiebetür serienmäßig vorhanden. Der Laderaum hat beim Vivaro-E Cargo M eine Länge von rund 2,41 Meter, die Breite liegt bei maximal 1,62 Meter und die Ladung kann bis zu 1,33 Meter hoch geladen werden. So sind bis zu 5.800 Liter Ladevolumen verfügbar. Bei der großen Version ändert sich vor allem die Länge des Laderaums: als Vivaro-E Cargo L liegt diese bei 2,76 Meter. Dadurch entsteht ein Ladevolumen von maximal 6.600 Liter. Die Nutzlast des Opel Vivaro-E Cargo liegt bei den allen Modellen bei etwas mehr als 900 Kilogramm. Allerdings gibt es die 50 kWh-Version mit einer optionalen erhöhten Nutzlast, wodurch dann rund 200 Kilogramm mehr zugeladen werden können. Die Anhängelast ist bei allen Modellen gleich: 1.000 Kilogramm für gebremste, 750 Kilogramm für ungebremste Anhänger.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Angetrieben wird der Opel Vivaro-E Cargo von einem 100 kW Elektromotor, der ein Drehmoment von 260 Nm bereitstellt und den Citroen in ungefähr 12 Sekunden von 0 auf 100 km/h bringt. Wie meist bei Elektrofahrzeugen erfolgt die Kraftübertragung stufenlos. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bei allen Versionen bei 130 km/h. Der Opel Vivaro-E Cargo ist mit zwei Akku-Varianten erhältlich: Der 50 kWh-Akku ermöglicht maximale Reichweiten um die 230 Kilometer. Für eine 11 kW Wechselstrom-Wallbox gibt Opel die volle Aufladungszeit mit 4 Stunden und 45 Minuten an. Außerdem ist eine Schnellladefunktion für eine 100 kW Gleichstrom-Wallbox verfügbar, welche die Ladung von 0 auf 80% in gerade einmal 32 Minuten erledigen soll. Der größere Akku mit 75 kWh Kapazität soll über eine maximale Reichweite von rund 320 Kilometer liegen ermöglichen, was sehr beachtlich ist für ein Fahrzeug dieser Größe. Allerdings dürften solche Strecken nur ohne Zuladung und mit wenig Steigung zu schaffen sein. Die Ladezeiten liegen hier bei rund 7 Stunden für die Wallbox und rund 48 Minuten für die 80-prozentige Schnellaufladung.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** In der Basisversion verfügt der Vivaro-E bereits serienmäßig über ABS, einen Doppel-Airbag, eine praktische Berganfahrhilfe sowie ein Radio mit Bluetooth-Funktion. Optionales Zubehör beinhaltet z.B. eine Einparkhilfe mit Signalton, ein Multifunktionslenkrad sowie ein Multimedia-Radio. Leider gibt es bei elektrischen Vivaro nicht wie beim Schwestermodell Citroen Jumpy eine speziell für Baustellen ausgerüstete Variante mit erhöhter Bodenfreiheit und einem Motorschutz sowie einer erhöhten Nutzlast von rund 1.150 Kilogramm. Allerdings sind gegen Aufpreis Optionen wie Bodenplatte aus Holz im Laderaum und eine Trennwand erhältlich.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Der Opel Vivaro-E Cargo ist ein recht luxuriöser Kastenwagen, dessen Fahrerkabine sehr komfortabel und hochwertig ist. Die Anzeigen sind fast alle digital und auch sonst mutet das Armaturenbrett sehr modern an. Der Transporter wirkt

dadurch weniger wie ein robuster Handwerker-Kastenwagen und mehr wie ein komfortabler Kleinbus. Etwas gewöhnungsbedürftig ist der Fahrmodus-Schalter, der nur mit einem Finger bedient werden kann, wodurch die Auswahl etwas hakelig ist. Auf der Straße macht der Opel Vivaro-E Cargo eine gute Figur. Die 260 Nm brauchen für ihre Entfaltung nicht wie beim Verbrennermotor einen konkreten Drehzahlbereich, sondern sind direkt vorhanden. Dadurch beschleunigt der Elektrotransporter mehr als ordentlich und ist dank 100 kW Leistung auch auf Landstraßen flott unterwegs. Und auch die Autobahn ist kein Hindernis, allerdings ist das Fahrzeug bei 130 km/h abgeriegelt.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der Energieverbrauch des Opel Vivaro-E liegt kombiniert laut Hersteller zwischen 21,7 und 26,1 kWh auf 100 km. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke so zwischen 6,60 und 7,80 €. Ein zusätzliches Solarmodul für mehr Reichweite wird nicht angeboten.



# Peugeot E-Expert

 <b>231 km</b> Reichweite	 <b>7 h</b> Ladezeit	 <b>928 kg</b> Zuladung	 <b>130 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
---	--	---	--	--

Preis (brutto)	<b>€36,190.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>673,75 €</b>
----------------	-------------------	--------------------	-----------------

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	N1	Fahrzeugmaße	Förderhöhe
Reichweite SLA		Höhe:	1895 mm
Reichweite Lithium	231 km	Länge:	4956 mm
km/h	130 km/h	Radstand:	3275 mm
Ladezeit Typ-2-Kabel	7 h	Breite:	1920 mm
Ladezeit 230V-Steckdose	7 h	Laderaum-Maße:	2512 mm x 1636 mm
Schnellladung	1 h	Höhe:	1397 mm
Leistung	100 kW	Breite	1636 mm
		Batterie inklusive	keine Angabe
		Verbrauch	23,8 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie Die Preise für den Peugeot e-Expert beginnen bei 36.190 Euro netto für den e-Expert L2 mit 50 kWh-Akku und Basisausstattung. Die Variante mit einer Akkukapazität von 75 kWh kostet rund 5.000 Euro mehr. Der e-Expert L3 mit 5,30 Meter Länge ist ab 37.830 Euro netto verfügbar, ab 42.380 Euro mit dem größeren Akku. Alle Batterien sind im Preis enthalten und müssen nicht dazu gemietet werden. Peugeot bietet auf den Fahrzeugakku eine Garantie von stolzen 8 Jahren bzw. 160.000 Kilometer. Für das Fahrzeug gelten wie üblich bei Peugeot eine Herstellergarantie von 2 Jahren ohne Kilometerbeschränkung.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	4/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Peugeot e-Expert ist ein elektrischer Kastenwagen, der in zwei Längen angeboten ist und über 900 Kilogramm Nutzlast aufnehmen kann. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 130 km/h.

## Laderaum & Flexibilität

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Im Jahr 1995 begann die Produktion des Peugeot Expert, welcher vom PSA-Konzern entwickelt wurde und mit dem Citroen Jumpy und dem Fiat Scudo zwei Schwestermodelle besaß. Auch die zweite Generation ab 2007 war ein Gemeinschaftsprojekt der drei Hersteller. Dies änderte sich aber mit der dritten Generation, die seit 2016 auf dem Markt ist. Diese ist auch in Zusammenarbeit mit Toyota entstanden, wodurch der Expert gleich drei Geschwister hat: den Citroen Jumpy, den Toyota Proace sowie den Opel Vivaro. Seit 2020 ist die elektrische Version Peugeot Expert auf dem Markt. Der Kastenwagen ist elektrisch in zwei Längen erhältlich: 4,95 Meter sowie 5,30 Meter. Außerdem hat der Kunde die Wahl zwischen zwei Akkus mit 50 kWh bzw. 75 kWh Kapazität, welche natürlich unterschiedliche Reichweiten ermöglichen. Der Peugeot e-Expert ist auch als Kombi erhältlich, mit Sitzen und Fenstern im Fond. Hier soll es aber um die Kastenwagen-Version gehen.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Bereits in der kürzeren Variante hat der Peugeot e-Expert ein Ladevolumen von maximal 5.800 Liter. Der Stauraum kann über zwei geteilte, seitlich schwenkende Hecktüren oder eine nach oben schwingende Heckklappe beladen werden. Außerdem ist eine seitliche Schiebetür serienmäßig vorhanden. Der Laderaum hat beim e-Expert eine Länge von rund 2,41 Meter, die Breite liegt bei maximal 1,62 Meter und die Ladung kann bis zu 1,33 Meter hoch geladen werden. Bei der größeren Versionen ändert sich vor allem die Länge des Laderaums: als größere-Expert liegt diese bei 2,76 Meter. Dadurch entsteht ein Ladevolumen von maximal 6.600 Liter. Die Nutzlast des Peugeot e-Expert liegt bei den allen Modellen bei etwas über 900 Kilogramm. Allerdings gibt es die 50 kWh-Version mit einer optionalen erhöhten Nutzlast, welche dann bei rund 1.150 Kilogramm liegt. Die Anhängelast ist bei allen Modellen gleich: 1.000 Kilogramm für gebremste, 750 Kilogramm für ungebremste Anhänger.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Angetrieben wird der Peugeot e-Expert von einem 100 kW Elektromotor, der ein Drehmoment von 260 Nm bereitstellt und den Peugeot in ungefähr 12 Sekunden von 0 auf 100 km/h bringt. Wie meist bei Elektrofahrzeugen erfolgt die Kraftübertragung stufenlos. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bei allen Versionen bei 130 km/h. Der Peugeot e-Expert ist mit zwei Akku-Varianten erhältlich: Der 50 kWh-Akku ermöglicht maximale Reichweiten um die 230 Kilometer. Für eine 11 kW Wechselstrom-Wallbox gibt Peugeot die volle Aufladungszeit mit 4 Stunden und 45 Minuten an. Außerdem ist eine Schnellladefunktion für eine 100 kW Gleichstrom-Wallbox verfügbar, welche die Ladung von 0 auf 80% in gerade einmal 32 Minuten erledigen soll. Der größere Akku mit 75 kWh Kapazität soll über eine maximale Reichweite von rund 320 Kilometer liegen ermöglichen, was sehr beachtlich ist für ein Fahrzeug dieser Größe. Allerdings dürften solche Strecken nur ohne Zuladung und mit wenig Steigung zu schaffen sein. Die Ladezeiten liegen hier bei rund 20 Stunden für die Wallbox und rund 45 Minuten für die 80-prozentige Schnellaufladung.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Die Basisversion des Peugeot e-Expert heisst "Pro" und verfügt bereits serienmäßig über ABS, einen Doppel-Airbag, eine praktische Berganfahrhilfe sowie eine Zentralverriegelung. Für rund 2.000 Euro mehr bekommt man die Ausstattungslinie "Premium", welche zusätzlich über eine Audioanlage, eine akustische Einparkhilfe, Klimaanlage sowie Regen- und Lichtsensor verfügt. Leider gibt es bei Peugeot nicht wie beim Schwestermodell Citroen Jumpy eine speziell für Baustellen ausgerüstete Variante mit erhöhter Bodenfreiheit und einem Motorschutz sowie einer erhöhten Nutzlast von rund 1.150 Kilogramm. Allerdings sind gegen Aufpreis Optionen wie Bodenplatte aus Holz im Laderaum und eine Anhängerkupplung mit Anhängerstabilisierung erhältlich.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Der e-Expert ist ein recht luxuriöser Kastenwagen, dessen

Fahrerkabine sehr komfortabel und hochwertig ist. Die Anzeigen sind fast alle digital und auch sonst mutet das Armaturenbrett sehr modern an. Der Transporter wirkt dadurch weniger wie ein robuster Handwerker-Kastenwagen und mehr wie ein komfortabler Kleinbus. Etwas gewöhnungsbedürftig ist der Fahrmodus-Schalter, der nur mit einem Finger bedient werden kann, wodurch die Auswahl etwas hakelig ist. Auf der Straße macht der Peugeot e-Expert eine gute Figur. Die 260 Nm brauchen für ihre Entfaltung nicht wie beim Verbrennermotor einen konkreten Drehzahlbereich, sondern sind direkt vorhanden. Dadurch beschleunigt der Elektrotransporter mehr als ordentlich und ist dank 100 kW Leistung auch auf Landstraßen flott unterwegs. Und auch die Autobahn ist kein Hindernis, allerdings ist das Fahrzeug bei 100 km/h abgeriegelt.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der Energieverbrauch des Peugeot e-Expert wird nicht konkret angegeben, dürfte aber ähnlich seinen GESchwistermodellen um die 25 kWh auf 100 km liegen. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke so cirka 7,50 €. Ein zusätzliches Solarmodul für mehr Reichweite wird nicht angeboten.



# Peugeot E-Partner

 <b>249 km</b> Reichweite	 <b>5 h</b> Ladezeit	 <b>542 kg</b> Zuladung	 <b>130 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€21,290.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>407,19 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	1796 mm	Garantie Akku	8 keine Angabe
Reichweite Lithium	249 km	Länge:	4403 mm	Garantie Fahrzeug	2 Jahre
km/h	130 km/h	Radstand:	2785 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	5 h	Breite:	1927 mm	Kapazität SLA Akku	
Ladezeit 230V-Steckdose	5 h	Laderaum-Maße:	1817 mm x 1527 mm	Kapazität Lithium Akku	50 kWh
Schnellladung		Höhe:	1198 mm	Batterie inklusive	wahlweise
Leistung	100 kW	Breite	1527 mm	Verbrauch	22,4 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie Die Preise des Peugeot e-Partner beginnen bei 28.990 Euro netto für die Kurzversion in der "Pro"-Ausstattungsline. Als besser ausgestattete "Premium"-Version ist der Elektrotransporter ab 30.380 Euro zzgl. MwSt. verfügbar. Die längere Version L2 ist nur in der Basisversion erhältlich. Diese kostet mindestens 31.540 Euro netto. Auf das Fahrzeug gibt Peugeot 2 Jahre Herstellergarantie, beim Akku sind es sogar 6 Jahre bzw. 160.000 Kilometer, bezogen auf 70% Ladekapazität. Gegen Durchrostung sind alle Peugeot-Nutzfahrzeuge auf 5 Jahre abgesichert.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	4/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>4/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Peugeot e-Partner ist ein elektrischer Kastenwagen der Fahrzeugklasse N1, der eine Zuladung von 542 und 728 Kilogramm aufnehmen kann und eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h erreicht.

## Laderaum & Flexibilität

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Seit 1996 hat Peugeot den Partner im Angebot, der gemeinsam mit dem Citroen Berlingo entwickelt wurde. Die dritte Generation kam 2018 auf dem Markt und hat mit dem Opel Combo sowie dem Toyota Proace City zwei weitere Geschwister. Im Jahr 2021 wurde die elektrische Variante Peugeot e-Partner auf den Markt gebracht. Das Fahrzeug ist in zwei Fahrzeuglängen erhältlich: als 4,40 Meter lange L1-Version sowie als L2 mit 25 Zentimeter mehr Länge, die natürlich auch dem Ladevolumen zu Gute kommt. Auswahlmöglichkeiten bei der Art oder Größe der Akkus gibt es leider nicht.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** In der kürzeren L1-Version hat der Peugeot e-Partner eine Ladelänge von 1,82 Meter. Die Breite der Ladefläche variiert zwischen 1,53 Meter und 1,73 Meter, während die Höhe des Laderaums 1,20 Meter beträgt. So entsteht ein Laderaum von 3.300 Liter, welches mit der optionalen Multiflex-Doppelbeifahrersitzbank auf 3.800 Liter erweitert werden kann. Die größere L2-Version ist 25 Zentimeter, wodurch sich auf die Ladelänge auf 2,17 Meter vergrößert. Somit ist gesamt ein Ladevolumen von 3.900 Liter gegeben. Mit umgeklappter Multiflex-Doppelbeifahrersitzbank sind 4.400 Liter Ladung möglich. Die Nutzlast liegt standardmäßig bei 542 (L1) bzw. 548 Kilogramm (L2) und kann gegen Aufpreis auf 720 bzw. 728 Kilogramm erhöht werden. Zudem kann ein ungebremster Anhänger mit einem maximalen Gewicht von 750 Kilogramm angehängen werden.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Angetrieben wird der Peugeot e-Partner von einem Elektromotor mit 100 kW Spitzenleistung angetrieben. Dessen Dauerleistung liegt laut Hersteller bei 57 kW und er kann ein Drehmoment von 260 Nm entwickeln. Die Höchstgeschwindigkeit wird elektronisch bei 130 km/h abgeriegelt. Als Energiespeicher agiert ein Lithium-Ionen-Akku mit einer Kapazität von 50 kWh. Damit soll das Fahrzeug eine Reichweite von 254 bis 278 Kilometer erreichen. Diese Wegstrecke ist allerdings eher unrealistisch mit Zuladung und normalem Stadtverkehr zu erreichen. Die Aufladung soll mit einer Haushaltssteckdose rund 31 Stunden, mit einer 11 kW-Wallbox rund 5 Stunden dauern. An einer DC-Schnelladesäule soll das Fahrzeug zudem in nur 30 Minuten von 0 auf 100 % Ladung gebracht werden können.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Serienmäßig kommt der Peugeot e-Partner in der Variante "Pro" bereits mit einer Berganfahrhilfe, elektrischen Fensterhebern vorn sowie einer Audioanlage mit Touchscreen zum Kunden. Auch ABS, ESP sowie elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel sind gratis mit dabei. Die höhere Ausstattungsvariante "Premium" hat zudem eine Klimaanlage sowie die "Peugeot Connect Box". Für Gewerbetreibende würde sich zudem das "Grip"-Paket mit vielen praktischen Optionen lohnen, allerdings ist ausgerechnet dieses nicht für die elektrische Version erhältlich.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Dank der direkt abrufbaren 260 Nm ist der Peugeot e-Partner sehr flott im Antritt, auch wenn dies bei höheren Geschwindigkeiten deutlich nachlässt. Durch geringen Maße ist das Fahrzeug zudem recht übersichtlich und einfach zu navigieren. Das Fahrzeug kann dank der niedrigen Ladekante von 55 Zentimeter sehr leicht über die Hecktüren oder die rechte Seitentür beladen werden. Optional ist eine zweite Schiebetür verfügbar. Serienmäßig ist in den Elektro-Modellen die "Peugeot Connect Box", welche mit einem GPS-Modul und Notfallbatterie ausgestattet ist. Ein Flottenmanagement-System wird für den Peugeot e-Partner leider nicht angeboten, allerdings kann das Fahrzeug über die optionale "My Peugeot"-App entriegelt oder vorgewärmt werden. Auch lässt sich so aus der Ferne der Ladevorgang überprüfen und planen.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der Verbrauch des Peugeot e-Partner wird mit 22,4 - 19,7 kWh vom Hersteller angegeben. Dies entspricht Energiekosten von rund 6,00 bis 6,60 Euro auf 100 Kilometer bei einem Strompreis von 30 Cent pro Kilowattstunde. Ein Solarmodul für eine erweiterte Reiche wird nicht angeboten.





# Renault Master E-Tech

 <b>120 km</b> Reichweite	 <b>5.75 h</b> Ladezeit	 <b>900 kg</b> Zuladung	 <b>100 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
---	---	--	--	--

Preis (brutto) **€54,900.00** Leasingrate (mtl.) **1.022,07 €**

## Datenblatt

### Grundlagen

Klasse:	N1
Reichweite SLA	
Reichweite Lithium	120 km
km/h	100 km/h
Ladezeit Typ-2-Kabel	5.75 h
Ladezeit 230V-Steckdose	5.75 h
Schnellladung	
Leistung	57 kW

### Maße

Fahrzeugmaße	
Höhe:	2370 mm
Länge:	5075 mm
Radstand:	3182 mm
Breite:	2070 mm
Laderaum-Maße:	2583 mm x 1765 mm
Höhe:	1700 mm
Breite	1765 mm

### Details

Förderhöhe	
Garantie Akku	8 Jahre
Garantie Fahrzeug	2 Jahre
Verfügbarkeit	keine Angabe
Kapazität SLA Akku	--
Kapazität Lithium Akku	33 kWh
Batterie inklusive	ja
Verbrauch	21,0 keine Angabe

## Testfazit

Preise & Garantie Die Preise für den Renault Master E-Tech beginnen als Kastenwagen bei 54.900 Euro netto für die Version "L1H1". Ein detaillierte Preisliste ist leider nur auf Anfrage zu erhalten. Im Gegensatz zum Kangoo E-Tech ist hier die Batterie mit im Preis enthalten und muss nicht dazu gemietet werden. Auf Neufahrzeuge gibt Renault eine Garantie von 2 Jahren, welche gegen Aufpreis verlängert werden kann.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	2/5
Bedienung & Fahrbetrieb	4/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Renault Master E-Tech (früher "Master Z.E.") ist ein Kastenwagen der Fahrzeugklasse N1, der zwischen 900 und 1.050 Kilogramm Nutzlast aufnehmen kann und 100 km/h Höchstgeschwindigkeit erreicht.

## Laderaum & Flexibilität

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Der Master ist ein 1980 erstmals vorgestellter Transporter von Renault, der seit 2010 in der dritten Generation gebaut wird. Der Master III ist in Kooperation entwickelt worden und folglich das Schwestermodell des Opel Movano B sowie des Nissan NV400. 2018 wurde mit dem Master Z.E. („Zero Emission“) eine rein elektrische Version eingeführt, welche seitdem das größte Elektro-Modell von Renault darstellt. Inzwischen heisst das Fahrzeug Master E-Tech. Während der Master mit Verbrennungsmotor auch als Pritsche, Kipper, mit Kofferaufbau und zur Personenbeförderung („Combi“ und „Bus“) erhältlich ist, gibt es den Master Z.E. nur als Kastenwagen oder mit reinem Plattformfahrgestell für individuelle Aufbauten. Als Kastenwagen gibt es ihn in drei Längen: 5,08 Meter (L1), 5,58 Meter (L2) sowie ganze 6,27 Meter (L3). Bei der kurzen Version kann der Kunde außerdem zwischen zwei Höhen wählen: 2,31 Meter (H1) und 2,50 Meter (H2). Die längeren Modelle sind nur mit hoher Karosserie verfügbar. In der Fahrerkabine können bis zu drei Personen befördert werden, eine Doppelkabine ist in der Elektro-Variante leider nicht verfügbar.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Dank seiner üppigen Maße besitzt der Master E-Tech natürlich auch innen viel Platz. So stehen selbst in der kleinsten Version (L1H1) bis zu 7,75 m<sup>3</sup> Ladevolumen bei einer maximalen Ladelänge von 2,58 Meter zur Verfügung. Das größte Modell (L3H2) bietet ganze 12,48 m<sup>3</sup> Raum für Ladung bei einer Ladelänge von 3,73 Meter. Bei der Zuladung verhält es sich entgegengesetzt: Die kleinste Version hat mit 1.053 Kilogramm die höchste Nutzlast, während der größte Master mit 900 Kilogramm am wenigsten Gewicht zuladen kann. Die Beladung erfolgt über zwei geteilte Hecktüren im Verhältnis 50:50 oder über eine seitliche Schiebetür rechts. Auch eine zweite Schiebetür ist gegen Aufpreis erhältlich. Die Höhe der Ladeschwelle variiert minimal im Bereich von 54 bis 56 Zentimeter über dem Boden. Dank einer Durchladehöhe am Heck von 1,63 Meter (H1) bis 1,82 Meter (H2) können auch sehr sperrige Güter einfach verstaut werden. Sollte der Kunde den Master E-Tech mit reinem Plattformfahrgestell kaufen, um einen individuellen Aufbau montieren zu lassen, hat er die Wahl zwischen zwei Radstand-Längen. Deren Nutzlast liegt bei 1.280 bzw. 1.302 Kilogramm, bei denen aber natürlich noch der zusätzliche Aufbau mit einberechnet werden muss.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Der Elektroantrieb des Renault Master E-Tech ist auf Basis des R75-Motors aus dem ZOE entwickelt und hat eine Leistung von 57 kW sowie ein maximales Drehmoment von 225 Nm. Die Kraftübertragung erfolgt über ein stufenloses Automatikgetriebe. Die Höchstgeschwindigkeit des Elektro-Transporters liegt bei 100 Km/h. Als Energiespeicher fungiert wie beim kleinen Bruder Kangoo der Lithium-Ionen-Akku mit 33 kWh Ladekapazität. Damit soll der Master E-Tech per WLTP-Zyklus eine Reichweite von bis zu 120 Kilometer haben. Laut dem leider eher unrealistischen NEF-Zyklus soll das Fahrzeug bis zu 193 Kilometer weit fahren können. Die Aufladung erfolgt über eine Ladesäule, Schuko-Stecker oder Wallbox. Laut des Laderechners von Renault dauert eine 100%ige Aufladung zwischen knapp 6 Stunden (Ladestation mit 22kW (3×32A)) und fast 20 Stunden bei einer Schuko-Ladung mit 2,3kW (10A).

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Der Renault Master E-Tech ist mit seinem hohen Ladevolumen ein echter Packesel. Damit die Ladung gut gesichert werden kann, befinden sich neben einem rutschfesten Boden je nach Version auch acht bis zwölf Verzurrösen im Heck. Um die Beladung an verschiedenen Ladeplattformen zu vereinfachen, können die Hecktüren bis 270 Grad geöffnet werden, wo sie per Magnet an den Seitenwänden befestigt werden können. Über das Multimedia-System „R-Link Evolution“ kann der Fahrer bequem die Steuerung von Telefon, Navigation und Radio übernehmen. Dies ist über Touchscreen oder Spracheingabe möglich, um die Ablenkung beim Fahren zu minimieren. Eine Freisprechfunktion ermöglicht das Telefonieren ohne motorische Einschränkungen. Mit dem zusätzlich verfügbaren „MY Z.E. Connect“-Paket kann der Kunde außerdem online auf den Ladestatus des Fahrzeugs zugreifen und der „Z.E. Pass“ ermöglicht den Zugriff auf

bestimmte Ladestationen und das Zahlen per dazugehöriger Karte oder Smartphone-App.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Das Rangieren mit dem großen Transporter wird durch Parksensoren hinten sowie eine Rückfahrkamera erleichtert, welche über den Innenspiegel oder das Navigationssystem übertragen wird. Eine Berganfahrhilfe unterstützt den Fahrer außerdem beim Starten des Fahrzeugs an Steigungen. Ein Flottenmanagement-System ist leider nicht verfügbar.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der Verbrauch liegt offiziell bei rund 21,0 kWh auf 100 Kilometer. Dies scheint allerdings nur mit wenig Beladung und mit vorsichtigem Gasfuß möglich. Die WLTP-Reichweite von 120 Kilometer ergibt bei einer Akkukapazität einen ungefähren Energieverbrauch von 27,5 kWh auf 100 Kilometer. Bei 30 Cent pro kWh würden die Kosten auf 100 Kilometer also zwischen 6,30 Euro und 8,25 Euro liegen.



# Stama Maestro Kipper

 <b>110 km</b> Reichweite	 Ladezeit	 <b>1000 kg</b> Zuladung	 <b>70 km/h</b> V-Max	 <b>Kipper</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€34,250.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>637,63 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	2050 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	110 km	Länge:	3590 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	70 km/h	Radstand:	2027 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1500 mm	Kapazität SLA Akku	0 -
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	2150 mm x 1500 mm	Kapazität Lithium Akku	14,4 kWh
Schnellladung		Höhe:	0 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	min-8/max-9 kW	Breite	1500 mm	Verbrauch	0 -

## Testfazit

Der Stama Maestro eignet sich dank seiner Wendigkeit und den Aufbautypen besonders für Landschaftsbaubetriebe und Kommunen zur Pflege von Grünanlagen und Parks. Als reines Lieferfahrzeug eignet sich der Mestro wohl eher weniger. Während die Ausstattung sehr minimal ist und selbst eine Heizung Aufpreis kostet, punktet der Stama mit einer Garantie von 5 Jahren auf die Akkus. Der Preis ist bezogen auf die Fahrzeuggröße und Einsatzmöglichkeiten jedoch relativ hoch.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	3/5
Antrieb & Aufladung	2/5
Komfort & Ausstattung	2/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	3/5
Preise & Garantie	2/5
<b>Gesamt</b>	<b>2.4/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

GMR ist ein dänischer Hersteller, der sich auf Fahrzeuge für die Pflege und Reinigung von Parks, Straßen und Anlagen spezialisiert hat. Der Stama Maestro kam 2019 auf den Markt und ist das bisher größte Fahrzeug des Herstellers. Außerdem ist er unter dem Namen Addax in Deutschland verfügbar. Er ist mit fester oder hydraulisch kippbarer Pritsche verfügbar. Diese kann entweder mit klappbaren Seitenwänden oder mit einem hohen Gitteraufbau versehen werden. Der Stama Maestro besitzt eine EU-Typengenehmigung und kann somit in allen EU-Staaten auf öffentlichen Straßen bewegt werden.

## Laderaum & Flexibilität

**Laderaum & Flexibilität (3/5)** Der Maestro ist 3,63 Meter lang bei einem Radstand von 2,04 Meter. Die Breite des Fahrzeuges beträgt knapp 1,50 Meter (1,39 m ohne Spiegel), womit es auch für engere Parkanlagen geeignet ist. Ohne Warnleuchte hat die Kabine Höhe von 1,99 Meter, welches auch bei hohem Gitteraufbau die Gesamthöhe des Maestros ist. Hinter der Kabine befindet sich das 2,15 Meter lange Chassis, welches entweder mit fester oder hydraulischer Pritsche ausgestattet werden kann. Außerdem kann der Kunde wählen, ob die Pritsche über klappbare, flache Seitenwände oder über hohe Gitterwände verfügen soll. Ersteres ist für den Transport von Gütern und Arbeitsgeräten praktisch, während zweiteres ideal als Laubgitter ist. Das Fahrzeug ist außerdem auch als kurzer Heckkipper mit seitlich abklappbaren Bordwänden verfügbar. Der Raum zwischen Fahrerkabine und Ladefläche wird hier durch eine praktische Werkzeugbox ergänzt. Genaue Angaben über die Ladefläche gibt es vom Hersteller nicht. Diese dürfte aber angesichts der Maße bei rund 3 m<sup>2</sup> liegen. Die Nutzlast liegt bei 1.000 Kilogramm, wodurch der Stama Maestro ein zulässiges Gesamtgewicht von 1.600 Kilogramm erreicht. Neben der Pritschen-Version mit Laubgitter ist das Fahrzeug auch als Pritsche mit Planen und Spriegelaufbau verfügbar. Ebenso ist eine kippbare Container-Mulde mit einem Volumen von knapp 2m<sup>3</sup> inklusive Seitentür erhältlich. Als Kofferversion findet man das gleiche Basis-Fahrzeug beim Anbieter Addax.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Technisch gibt es den Stama Maestro in zwei Versionen: Zum einen mit einer Getriebeübersetzung: 8.8:1 und einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und zum anderen mit der Übersetzung: 12.5:1 sowie einer Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h. Beide Versionen verfügen über einen 72V-Motor mit einer Leistung von 9 kW. Beide Modelle sind mit zudem mit einem LiFePO4-Akku mit 14,4 kW und 200 amp.h ausgestattet. Laut Hersteller soll die 70-km/h-Variante eine Reichweite von 87 Kilometer und die 55-km/h-Variante eine Reichweite von 132 km (WLTP) erreichen. Leider liegen keine Angaben darüber vor, wie lange eine Vollladung des jeweiligen Akkus benötigt.

## Komfort & Ausstattung

Das Fahrzeug ist sehr einfach ausgestattet, um eine simple Bedienung zu garantieren und den Akku nicht unnötig zu belasten. Die Ausstattungsliste setzt auf nützliche Helfer wie eine Servolenkung (optional) für einfaches Handling, eine Anhängerkupplung (ebenfalls optional) oder eine serienmäßige Scheibenwaschanlage für die Frontscheibe. Für den Einsatz in der kalten Jahreszeit lohnt es sich, den Aufpreis für eine Heizung und einen Satz Winterreifen zu zahlen. In der Mitte der Fahrerkabine findet sich das Armaturenbrett mit Bedienfelder in der Mitte wie beispielsweise Fahrmodi-Schalter oder Berganfahrassistent. Darüber ist das Kontrolldisplay mit Kilometeranzeige, Betriebsstundenzähler und Batterieladeanzeige. Optional ist ein Radio mit Bluetooth, AUX und Freisprecheinrichtung sowie eine Rückfahrkamera verfügbar. Unter der Ladefläche kann das Fahrzeugchassis mit zwei Boxen ausgestattet werden. In diesen findet beispielsweise ein Ladegerät mit 220 Volt Stecker, ein Dieseltank für die Webasto Heizung oder ein Wassertank für die Wisch/Wasch-Anlage Platz. In den Boxen kann jedoch auch zusätzliches Werkzeug verstaut werden. Die 55-km/h-Version mit der 12.5:1 Übersetzung kann außerdem mit einer Anhängerkupplung ausgerüstet werden. Ob diese auch auf öffentlichen Straßen verwendet werden darf, macht der Hersteller auf der Website jedoch nicht deutlich.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Bedienung und Fahrbetrieb** Durch die kompakten Außenmaße eignet sich das Fahrzeug besonders für schmale Wege in Grünanlagen oder Parks. Mit einem Wendekreis von 4,5 Metern lässt sich das Fahrzeug stets bequem wenden. Die Große Frontscheibe bringt dabei eine gute Verkehrsübersicht. Die Bedieneinheit für den Kipper findet sich unter-

halb der Ladefläche und kann über einen Schlüssel gestartet werden.

## Umwelt

Der Verbrauch des Fahrzeugs liegt laut Hersteller bei rund 12 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 Kilometer Fahrt 3,60 €.

## Preise & Garantie

Die Preise für den Stama Maestro ohne Aufbau beginnen für beide Getriebe-Versionen bei 35.450,- zzgl. MwSt. Ein konkretes Angebot für ein spezielles Modell können Interessenten auf Anfrage beim Unternehmen erhalten. Im Preis enthalten ist das Lithium-Ionen-Akkupaket, auf welches der Hersteller eine Garantie von 5 Jahren gibt. Über die Dauer eine Fahrzeuggarantie gibt es leider keine Angaben.



# Stama Maestro Pritsche

 <b>110 km</b> Reichweite	 <b>Ladezeit</b>	 <b>1000 kg</b> Zuladung	 <b>70 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€34,250.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>637,63 €</b>	

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	2050 mm	Garantie Akku	
Reichweite Lithium	110 km	Länge:	3590 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	70 km/h	Radstand:	2027 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1500 mm	Kapazität SLA Akku	0 -
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	2150 mm x 1500 mm	Kapazität Lithium Akku	14,4 kWh
Schnellladung		Höhe:	0 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	min-8/max-9 kW	Breite	1500 mm	Verbrauch	0 -

## Testfazit

Der Stama Maestro eignet sich dank seiner Wendigkeit und den Aufbautypen besonders für Landschaftsbaubetriebe und Kommunen zur Pflege von Grünanlagen und Parks. Als reines Lieferfahrzeug eignet sich der Mestro wohl eher weniger. Während die Ausstattung sehr minimal ist und selbst eine Heizung Aufpreis kostet, punktet der Stama mit einer Garantie von 5 Jahren auf die Akkus. Der Preis ist bezogen auf die Fahrzeuggröße und Einsatzmöglichkeiten jedoch relativ hoch.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	3/5
Antrieb & Aufladung	2/5
Komfort & Ausstattung	2/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	3/5
Preise & Garantie	2/5
<b>Gesamt</b>	<b>2.4/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

GMR ist ein dänischer Hersteller, der sich auf Fahrzeuge für die Pflege und Reinigung von Parks, Straßen und Anlagen spezialisiert hat. Der Stama Maestro kam 2019 auf den Markt und ist das bisher größte Fahrzeug des Herstellers. Außerdem ist er unter dem Namen Addax in Deutschland verfügbar. Er ist mit fester oder hydraulisch kippbarer Pritsche verfügbar. Diese kann entweder mit klappbaren Seitenwänden oder mit einem hohen Gitteraufbau versehen werden. Der Stama Maestro besitzt eine EU-Typengenehmigung und kann somit in allen EU-Staaten auf öffentlichen Straßen bewegt werden.

## Laderaum & Flexibilität

**Laderaum & Flexibilität (3/5)** Der Maestro ist 3,63 Meter lang bei einem Radstand von 2,04 Meter. Die Breite des Fahrzeuges beträgt knapp 1,50 Meter (1,39 m ohne Spiegel), womit es auch für engere Parkanlagen geeignet ist. Ohne Warnleuchte hat die Kabine Höhe von 1,99 Meter, welches auch bei hohem Gitteraufbau die Gesamthöhe des Maestros ist. Hinter der Kabine befindet sich das 2,15 Meter lange Chassis, welches entweder mit fester oder hydraulischer Pritsche ausgestattet werden kann. Außerdem kann der Kunde wählen, ob die Pritsche über klappbare, flache Seitenwände oder über hohe Gitterwände verfügen soll. Ersteres ist für den Transport von Gütern und Arbeitsgeräten praktisch, während zweiteres ideal als Laubgitter ist. Das Fahrzeug ist außerdem auch als kurzer Heckkipper mit seitlich abklappbaren Bordwänden verfügbar. Der Raum zwischen Fahrerkabine und Ladefläche wird hier durch eine praktische Werkzeugbox ergänzt. Genaue Angaben über die Ladefläche gibt es vom Hersteller nicht. Diese dürfte aber angesichts der Maße bei rund 3 m<sup>2</sup> liegen. Die Nutzlast liegt bei 1.000 Kilogramm, wodurch der Stama Maestro ein zulässiges Gesamtgewicht von 1.600 Kilogramm erreicht. Neben der Pritschen-Version mit Laubgitter ist das Fahrzeug auch als Pritsche mit Planen und Spriegelaufbau verfügbar. Ebenso ist eine kippbare Container-Mulde mit einem Volumen von knapp 2m<sup>3</sup> inklusive Seitentür erhältlich. Als Kofferversion findet man das gleiche Basis-Fahrzeug beim Anbieter Addax.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Technisch gibt es den Stama Maestro in zwei Versionen: Zum einen mit einer Getriebeübersetzung: 8.8:1 und einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und zum anderen mit der Übersetzung: 12.5:1 sowie einer Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h. Beide Versionen verfügen über einen 72V-Motor mit einer Leistung von 9 kW. Beide Modelle sind mit zudem mit einem LiFePO4-Akku mit 14,4 kW und 200 amp.h ausgestattet. Laut Hersteller soll die 70-km/h-Variante eine Reichweite von 87 Kilometer und die 55-km/h-Variante eine Reichweite von 132 km (WLTP) erreichen. Leider liegen keine Angaben darüber vor, wie lange eine Vollladung des jeweiligen Akkus benötigt.

## Komfort & Ausstattung

Das Fahrzeug ist sehr einfach ausgestattet, um eine simple Bedienung zu garantieren und den Akku nicht unnötig zu belasten. Die Ausstattungsliste setzt auf nützliche Helfer wie eine Servolenkung (optional) für einfaches Handling, eine Anhängerkupplung (ebenfalls optional) oder eine serienmäßige Scheibenwaschanlage für die Frontscheibe. Für den Einsatz in der kalten Jahreszeit lohnt es sich, den Aufpreis für eine Heizung und einen Satz Winterreifen zu zahlen. In der Mitte der Fahrerkabine findet sich das Armaturenbrett mit Bedienfelder in der Mitte wie beispielsweise Fahrmodi-Schalter oder Berganfahrassistent. Darüber ist das Kontrolldisplay mit Kilometeranzeige, Betriebsstundenzähler und Batterieladeanzeige. Optional ist ein Radio mit Bluetooth, AUX und Freisprecheinrichtung sowie eine Rückfahrkamera verfügbar. Unter der Ladefläche kann das Fahrzeugchassis mit zwei Boxen ausgestattet werden. In diesen findet beispielsweise ein Ladegerät mit 220 Volt Stecker, ein Dieseltank für die Webasto Heizung oder ein Wassertank für die Wisch/Wasch-Anlage Platz. In den Boxen kann jedoch auch zusätzliches Werkzeug verstaut werden. Die 55-km/h-Version mit der 12.5:1 Übersetzung kann außerdem mit einer Anhängerkupplung ausgerüstet werden. Ob diese auch auf öffentlichen Straßen verwendet werden darf, macht der Hersteller auf der Website jedoch nicht deutlich.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Bedienung und Fahrbetrieb** Durch die kompakten Außenmaße eignet sich das Fahrzeug besonders für schmale Wege in Grünanlagen oder Parks. Mit einem Wendekreis von 4,5 Metern lässt sich das Fahrzeug stets bequem wenden. Die Große Frontscheibe bringt dabei eine gute Verkehrsübersicht. Die Bedieneinheit für den Kipper findet sich unter-

halb der Ladefläche und kann über einen Schlüssel gestartet werden.

## Umwelt

Der Verbrauch des Fahrzeugs liegt laut Hersteller bei rund 12 kWh. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 Kilometer Fahrt 3,60 €.

## Preise & Garantie

Die Preise für den Stama Maestro ohne Aufbau beginnen für beide Getriebe-Versionen bei 35.450,- zzgl. MwSt. Ein konkretes Angebot für ein spezielles Modell können Interessenten auf Anfrage beim Unternehmen erhalten. Im Preis enthalten ist das Lithium-Ionen-Akkupaket, auf welches der Hersteller eine Garantie von 5 Jahren gibt. Über die Dauer einer Fahrzeuggarantie gibt es leider keine Angaben.



## Streetscooter

 <b>101 km</b> Reichweite	 <b>Ladezeit</b>	 <b>1014 kg</b> Zuladung	 <b>100 km/h</b> V-Max	 <b>Koffer</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€39,990.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>744,49 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	2312 mm	Garantie Akku	6 Jahre
Reichweite Lithium	101 km	Länge:	5809 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	100 km/h	Radstand:	3494 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1928 mm	Kapazität SLA Akku	
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	3165 mm x 1680 mm	Kapazität Lithium Akku	43.4 kWh
Schnellladung	3 h	Höhe:	1405 mm	Batterie inklusive	ja
Leistung	51 kW	Breite	1680 mm	Verbrauch	0 -

## Testfazit

Preise & Garantie Die Preise des Streetscooter beginnen bei 39.990 Euro netto. Detaillierte Preise sind allerdings nur auf Anfrage erhältlich. Die Kurzversion „Work“ war zuletzt ab 42.750 Euro netto erhältlich, während die Preise für den „Work L“ bei 47.650 Euro begonnen haben. Für den „Pure“ muss ebenfalls eine konkrete Anfrage beim Hersteller erfolgen, sicherlich weil diese an andere Unternehmen zum Weiterbau verkauft werden. Dadurch gibt es unterschiedliche Anforderungen an das Modell und der Preis ist wohl auch von der Anzahl der bestellten Fahrzeuge abhängig. Auf die Batterie gibt der Hersteller eine Garantie von 6 Jahren bzw. 120.000 Kilometer.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	4/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	3/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>



## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Streetscooter ist ein elektrisches Nutzfahrzeug, welches von der Deutschen Post mitentwickelt wurde. Das Fahrzeug ist hauptsächlich mit Kofferaufbau im Umlauf und kann reichlich 1.000 Kilogramm Nutzlast aufnehmen.

## Laderaum & Flexibilität

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Der Streetscooter ist das Elektroauto, welches im Alltag wohl am häufigsten zu sehen ist. Das liegt daran, dass die Deutsche Post das Fahrzeug in ganz Deutschland für seinen Paketlieferdienst DHL nutzt. So ist der Streetscooter in ländlichen Regionen genauso wie in Großstädten täglich zahlreich unterwegs. Leider ist das Auto für die Deutsche Post zu einem Verlustgeschäft geworden, weshalb der Verkauf eingestellt wurde und der Streetscooter später nur noch zur Aufrechterhaltung der Flotte produziert wurde. Die Streetscooter-Modellreihe besteht grundsätzlich aus der Version „Work“ und ist jeweils als Pickup- oder Kofferaufbau („Box“) erhältlich. In der Standard-Variante sind diese Modelle rund 4,70 Meter lang, während die deutlich größere „Work L“-Reihe rund 5,80 Meter misst. In Kooperation mit Ford wurde außerdem ab 2017 der „Work XL“ produziert, der allerdings exklusiv für DHL gefertigt wurde. Neben diesen fertigen Versionen ist eine „Pure“-Version ohne Aufbau erhältlich, die dann von anderen Herstellern mit individuellen Aufbauten versehen wird. So gibt es zum Beispiel einen Streetscooter-Umbau zum Wartungs- und Monteurfahrzeug von den Firmen Bott und Sortima, welche den Koffer-Aufbau mit detaillierten Regal- und Ladungssicherungssystemen ausstatten, in dem die verschiedenen Arten von Werkzeugen verstaut werden können. Gleich vier Unternehmen produzieren Pickup-Umbauten, die bspw. für Kommunen und Gartenbaubetrieben individuelle Aufbau-Konzepte anbieten, z.B. mit Kippvorrichtungen der Ladefläche. Der dritte Bereich der Umbaulösungen beinhaltet Kühltransporter. Hier können sich Nahrungsmittel-Auslieferer bei den Firmen Wilke Fahrzeugbau und Kress spezielle Kühlkoffer auf den Streetscooter bauen lassen, um ihre Waren frisch zum Kunden zu liefern.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Die kürzere Version „Work“ hat als Transporter bereits ein Ladevolumen von 4300 Liter. Da der Koffer-Aufbau über den Rädern aufgebaut ist, beeinträchtigen hier auch keine Radkästen das Volumen oder die Beladung. Neben den geteilten Hecktüren ist der Streetscooter außerdem über eine seitliche Schiebetür rechts beladbar, was gerade für Paketzusteller sehr praktisch ist. Die Nutzlast lag bei beiden Aufbauten (Pick-Up und Koffer) bei 720 Kilogramm für die 20 kWh-Version sowie 585 Kilogramm für den 40 kWh-Akku. Als „Work L“ steigt das Volumen des Koffer-Aufbaus auf 8000 Liter. Auch hier ist der Laderaum separat vom Fahrwerk montiert und die Beladung über Hecktüren sowie eine seitliche Schiebetür möglich. Die Nutzlast liegt beim „Work L“, welcher nur mit 40 kWh-Akku angeboten wird, bei 905 Kilogramm („Box“) bzw. 890 Kilogramm (Pick-Up). Wie bei den meisten Fahrzeugen kann sich die Nutzlast aber durch gewissen Ausstattungsoptionen etwas verringern. Derzeit wird allerdings nur noch die klassische Streetscooter-Version mit Koffer-Aufbau und einer Nutzlast von 1.014 Kilogramm angeboten.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Angetrieben wird der Streetscooter von einer sogenannten „Permanenterregten Synchronmaschine“. Diese erzeugt eine Leistung von 51 kW, welche über ein einstufiges Getriebe mit Differential auf die Vorderachse übertragen wird. Der Elektromotor hat ein maximales Drehmoment von 200 Nm und bringt das Fahrzeug auf eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Ein Lithium-Ionen-Akku speichert die Energie und hat bei den meisten Modellen eine Ladekapazität von 43,4 kWh. Die Reichweite lag laut dem Hersteller bei 205 Kilometer für die Kurzversion sowie 187 Kilometer als „Work L“. Mit dem 20 kWh-Akku liegt die Reichweite bei 101 Kilometer. Auch hier ist zu beachten, dass die Reichweite durch häufiges Beschleunigen oder elektronische Geräte wie Radio sinken kann. Derzeit gibt der Hersteller allerdings keine Reichweiten mehr an. Die Aufladung erfolgt über einen AC-Typ-2-Ladeanschluss, 3-phasig mit 11 kW, welcher auch Mode 3-kompatibel ist. Über eine herkömmliche 220V-Steckdose dauert die Aufladung des Fahrzeugs rund 16 Stunden, während eine Schnellladung laut Hersteller in rund 3 Stunden möglich ist.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Da der Streetscooter grundsätzlich für den Lieferdienst DHL ent-

wickelt wurde, ist er in der Koffer-Variante natürlich auch für diese Art Nutzung am besten geeignet. Das große Ladevolumen sowie die zweiseitige Beladungs-Möglichkeit machen ihn zu einem praktischen Fahrzeug, um Dinge mehrmals am Tag zu be- und entladen. Für den oft engen Stadtverkehr ist es zudem praktisch, dass der Transporter über eine Rückfahrkamera verfügt, wodurch das Rangieren deutlich vereinfacht wird. Diese entfällt natürlich beim Pick-Up, welcher auch eher für Tätigkeiten im Bereich des Baus und Handwerks geeignet ist. In Sachen Komfort-Ausstattung ist bei dem Streetscooter natürlich nicht viel zu holen, da das Fahrzeug als reines Nutzfahrzeug konzipiert wurde.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Für den Fahrer bietet der Hersteller ein Infotainment-System an, welches neben einem Radio mit Freisprecheinrichtung außerdem eine Navigationsfunktion beinhaltet. So kann man auch während Lieferfahrten einfach und sicher mit Kunden oder Vorgesetzten telefonieren und unbekannte Adressen bequem ansteuern. Für kalte Tage gibt es eine Sitzheizung, die gerade bei vielem Aus- und Einsteigen sehr angenehm sein kann. Eine Berganfahrhilfe hilft außerdem in Gebieten mit Steigungen, unkompliziert nach getaner Auslieferung wieder loszufahren.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Genaue Angaben über den Verbrauch des Streetscooters gibt es nicht mehr, allerdings wurden anfangs Angaben von rund 18 kWh auf 100 Kilometer für den NEFZ-Zyklus kommuniziert. Der wirkliche Verbrauch dürfte aber auch bei wenig Beladung höher liegen. Eine Solaranlage zur Verlängerung der Reichweite ist leider nicht erhältlich.



# Toyota Proace Electric

 <b>221 km</b> Reichweite	 <b>7 h</b> Ladezeit	 <b>1001 kg</b> Zuladung	 <b>130 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
---	--	--	--	--

Preis (brutto)	<b>€35,250.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>656,25 €</b>
----------------	-------------------	--------------------	-----------------

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	N1	Fahrzeugmaße	Förderhöhe
Reichweite SLA		Höhe:	1899 mm
Reichweite Lithium	221 km	Länge:	4959 mm
km/h	130 km/h	Radstand:	3275 mm
Ladezeit Typ-2-Kabel	7 h	Breite:	1920 mm
Ladezeit 230V-Steckdose	7 h	Laderaum-Maße:	2512 mm x 1636 mm
Schnellladung	1 h	Höhe:	1397 mm
Leistung	100 kW	Breite	1636 mm
			8 Jahre
			3 Jahre
			keine Angabe
			--
			50 kWh
			keine Angabe
			25,1 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie Die Preise für den Toyota Proace Electric beginnen bei 35.250 Euro netto für den L1 Basis mit 50 kWh-Akku und Basisausstattung. Als „Comfort“ kostet der Proace etwas mehr als 1.000 Euro netto mehr. Die Langversion L2 ist nur als Variante „Comfort“ ab rund 37.400 Euro netto erhältlich. Alle Batterien sind im Preis enthalten und müssen nicht dazu gemietet werden. Toyota bietet auf den Fahrzeugakku eine Garantie von stolzen 8 Jahren bzw. 160.000 Kilometer. Für das Fahrzeug gelten wie üblich bei Toyota eine Herstellergarantie von 3 Jahren bzw. 100.000 Kilometer

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	5/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Toyota Proace Electric ist ein Kastenwagen, welcher in zwei Ladelängen erhältlich ist. Der Elektrotransporter erreicht in allen Varianten eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h und kann rund 1.000 Kilogramm zuladen.

## Laderaum & Flexibilität

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Bereits die erste Generation des Toyota Proace war in Zusammenarbeit mit Fiat, Citroen und Peugeot entstanden. Und auch die seit 2016 erhältliche zweite Generation ist eine gemeinsames Projekt, weshalb der Toyota Proace drei Geschwister hat: den Opel Vivaro, den Peugeot Expert und den Citroen Jumpy. Seit 2021 ist die elektrische Version des Toyota Proace auf dem Markt. Der Kastenwagen ist elektrisch in zwei Längen erhältlich: 4,95 Meter sowie 5,30 Meter. Außerdem hat der Kunde die Wahl zwischen zwei Akkus mit 50 kWh bzw. 75 kWh Kapazität, welche natürlich unterschiedliche Reichweiten ermöglichen. Der Toyota Proace ist auch als Kombi („Verso“) erhältlich, mit Sitzen und Fenstern im Fond. Hier soll es aber um die Kastenwagen-Version gehen.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Bereits in der kürzeren Variante L1 hat der Toyota Proace Electric ein Ladevolumen von rund 5.800 Liter. Der Stauraum kann über zwei geteilte, seitlich schwenkende Hecktüren oder eine nach oben schwingende Heckklappe beladen werden. Außerdem ist eine seitliche Schiebetür serienmäßig vorhanden. Der Laderaum hat hier eine Länge von rund 2,51 Meter, die Breite liegt bei maximal 1,63 Meter und die Ladung kann bis zu 1,40 Meter hoch geladen werden. Bei der größeren Versionen ändert sich vor allem die Länge des Laderaums: als L2 liegt diese bei 3,67 Meter. Dadurch entsteht ein Ladevolumen von mehr als 8.000 Liter. Die Nutzlast des Toyota Proace Electric liegt bei 1001 Kilogramm, optional kann diese auf rund 1.200 Kilogramm erhöht werden. Die Anhängelast ist bei allen Modellen gleich: 1.000 Kilogramm für gebremste, 750 Kilogramm für ungebremste Anhänger.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Angetrieben wird der Toyota Proace Electric wie seine Geschwister von einem 100 kW Elektromotor, der ein Drehmoment von 260 Nm bereitstellt und den Elektrotransporter in ungefähr 12 Sekunden von 0 auf 100 km/h bringt. Wie meist bei Elektrofahrzeugen erfolgt die Kraftübertragung stufenlos. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bei allen Versionen bei 130 km/h. Der Toyota Proace Electric ist mit zwei Akku-Varianten erhältlich: Der 50 kWh-Akku ermöglicht maximale Reichweiten um die 230 Kilometer. Für eine 11 kW Wechselstrom-Wallbox gibt Toyota die volle Aufladungszeit mit 4 Stunden und 45 Minuten an. Außerdem ist eine Schnelladefunktion für eine 100 kW Gleichstrom-Wallbox verfügbar, welche die Ladung von 0 auf 80% in gerade einmal 32 Minuten erledigen soll. Der größere Akku mit 75 kWh Kapazität soll über eine maximale Reichweite von rund 330 Kilometer liegen ermöglichen, was sehr beachtlich ist für ein Fahrzeug dieser Größe. Allerdings dürften solche Strecken nur ohne Zuladung und mit wenig Steigung zu schaffen sein. Die Ladezeiten liegen hier bei rund 7 Stunden für die Wallbox und rund 48 Minuten für die 80-prozentige Schnellaufladung.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Die Basisversion des Toyota Proace Electric heißt „Basis“ und verfügt bereits serienmäßig über ABS, einen Doppel-Airbag, eine praktische Berganfahrhilfe sowie eine Zentralverriegelung. Für rund 1.500 Euro mehr bekommt man die Ausstattungslinie „Comfort“, welche zusätzlich über zusätzliche Komfortausstattung verfügt. Weitere Ausstattungsvarianten sind nicht verfügbar. Leider gibt es bei elektrischen Vivaro nicht wie beim Schwestermodell Citroen Jumpy eine speziell für Baustellen ausgerüstete Variante mit erhöhter Bodenfreiheit und einem Motorschutz sowie einer erhöhten Nutzlast von rund 1.150 Kilogramm. Allerdings sind gegen Aufpreis Optionen wie Bodenplatte aus Holz im Laderaum und eine Trennwand erhältlich.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Der Toyota Proace Electric ist wie seine Geschwister ein recht luxuriöser Kastenwagen, dessen Fahrerkabine sehr komfortabel und hochwertig ist. Die Anzeigen sind fast alle digital und auch sonst mutet das Armaturenbrett sehr modern an. Der Transporter wirkt dadurch weniger wie ein robuster Handwerker-Kastenwagen

und mehr wie ein komfortabler Kleinbus. Etwas gewöhnungsbedürftig ist der Fahrmodus-Schalter, der nur mit einem Finger bedient werden kann, wodurch die Auswahl etwas hakelig ist. Auf der Straße macht der Toyota Proace Electric eine gute Figur. Die 260 Nm brauchen für ihre Entfaltung nicht wie beim Verbrennermotor einen konkreten Drehzahlbereich, sondern sind direkt vorhanden. Dadurch beschleunigt der Elektrotransporter mehr als ordentlich und ist dank 100 kW Leistung auch auf Landstraßen flott unterwegs. Und auch die Autobahn ist kein Hindernis, allerdings ist das Fahrzeug bei 100 km/h abgeriegelt.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der Energieverbrauch des Toyota Proace Electric liegt kombiniert laut Toyota bei 25,1 kWh auf 100 km. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke also rund 7,50 €. Ein zusätzliches Solarmodul für mehr Reichweite wird nicht angeboten.



# Tropos Able XT1 Koffer

 <b>106 km</b> Reichweite	 Ladezeit	 <b>580 kg</b> Zuladung	 <b>65 km/h</b> V-Max	 <b>Koffer</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€27,000.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>516,40 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	1900 mm	Garantie Akku	5 Jahre
Reichweite Lithium	106 km	Länge:	3700 mm	Garantie Fahrzeug	2 Jahre
km/h	65 km/h	Radstand:	0 -	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1400 mm	Kapazität SLA Akku	--
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	2200 mm x 1400 mm	Kapazität Lithium Akku	13 kWh
Schnellladung		Höhe:	1150 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	10 kw	Breite	1400 mm	Verbrauch	12 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie: Genaue Preise gibt es für den Tropos Able XT derzeit nur auf Anfrage. Aber da das vorherige Modell XT mit 13 kWh-Lithium-Ionen-Akku bei 25.700 Euro und als 26 kWh-Variante bei 30.700 Euro startete, dürften die heutigen Preise noch höher liegen. Damit ist der Tropos definitiv kein Schnäppchen. Der Akku ist allerdings immer mit im Preis inbegriffen und kann nicht dazu gemietet werden. Die Garantie auf das Fahrzeug beträgt 2 Jahre, auf die Batterie gibt es 5 Jahre.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	3/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>2/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Tropos Able XT ist ein Leichtelektrotransporter der Klasse L7e mit einer Nutzlast von bis zu 700 Kilogramm Nutzlast. Das Fahrzeug kann in zwei Akkuvarianten mit 65 bzw. 85 km/h Höchstgeschwindigkeit erworben werden.

## Laderaum & Flexibilität

**Konzept & Fahrzeugvarianten** Der Tropos Able ist ein Elektrotransporter der Klasse L7e mit verschiedenen Aufbauarten, welcher hierzulande gleich unter mehreren Namen bekannt ist. Neben der Marke Tropos vertreibt ihn auch die Firma "Zhidou Cars" unter der Bezeichnung „Cenntro Metro“. Außerdem gibt es ein baugleiches Modell noch unter dem Namen "E-Formica 500" sowie „Sevic e500V“ auf dem deutschen Markt angeboten. Hier werden wir uns allerdings auf den Tropos Able XT konzentrieren, welcher in zwei Akku-Varianten angeboten wird: als XT1 sowie XT 2. Die Bezeichnungen unterscheiden die Form der Batterie: so besitzt XT1 einen Lithium-Ionen-Akku mit 13 kWh, während der XT 2 bis zu 26 kWh die Energie speichern übernehmen. Der Tropos Able zielt auf Kunden wie Städte und Kommunen sowie Handwerk und Industrie ab. So gibt es in mit in zwei Aufbauvarianten: der Koffer-Version mit einem Ladevolumen von rund 3.300 Liter sowie als Pritsche mit einer Ladefläche von knapp drei Quadratmetern. In beiden Fällen besitzt das Fahrzeug eine Breite von 1,40 Meter. Weitere Aufbauvarianten sind laut Tropos auch möglich.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Der Koffer des Tropos Able hat eine Länge von 2,20 Meter, eine Höhe von 1,15 Meter und ist 1,35 Meter breit. Dadurch ergibt sich ein Ladevolumen von knapp 3.300 Liter, welches durch geteilte Hecktüren sowie eine seitliche Klapptür (rechts) be- und entladbar ist. Als Pritschenwagen hat die Ladefläche die gleichen Maße, abgesehen natürlich von der Höhe. Die Bodenplatte bildet eine 18mm dicke Siebdruckplatte, welche mit 4 Zurr-Ringen versehen ist. Gegen Aufpreis ist der Able auch mit einem Transportgestell verfügbar, welches zum Beispiel mit einem Laubgitter für Landschaftsbaubetriebe geliefert werden kann. Auch eine Plane mit Gestell kann auf Basis dessen aufgebaut werden und erweitert somit den Einsatzbereich des Tropos. Die Nutzlast des Tropos Able liegt je nach Ausstattung bei maximal 580 Kilogramm beim XT1 sowie bis zu 700 Kilogramm beim XT2, wobei hier noch kein Fahrer mit eingerechnet ist. Optional ist eine Anhängerkupplung verfügbar, die maximal 300 Kilogramm ziehen kann.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Der Antrieb des Tropos Able wird von einem 10 kW-Elektromotor übernommen. Während die XT1-Modelle eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h erreichen, kann der Able als XT2 maximal 85 Km/h fahren. Der Antrieb erfolgt über die Hinterachse, um auch bei hoher Beladung eine sichere Straßenlage zu ermöglichen. Mit dem 13 kWh-Akku soll der Tropos Able eine Reichweite von 106 bis 121 Kilometern laut WLTP-Zyklus erreichen. Bei der großen Akku-Variante mit der doppelten Kapazität liegt die Reichweite bei 203 bis 229 Kilometer. Tropos gibt für beide Fahrzeuge sogar eine "praxiserprobte Reichweite" von 130 bzw. 260 Kilometer an. Für urbane Zwecke genügt somit die kleinere Variante, während für längere Strecken der XT2 nötig ist. Die Aufladung erfolgt bei allen Versionen über einen handelsüblichen 230 Volt-Stecker. Leider finden sich keine offiziellen Angaben oder auch Praxisberichte dazu, wieviel Zeit eine Aufladung des Tropos Able in Anspruch nimmt. Für etwas längere Reichweite sorgt eine Rekuperation der Bremsenergie, welche den Akku während der Fahrt wieder auflädt.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** In der Serienausstattung des Elektrotransporter finden sich einige nützliche Helfer für den Alltagsgebrauch. So sind die Modelle mit einem Radio mit Multifunktions-Touchscreen ausgestattet, welches ebenso eine Bluetooth-Freisprechfunktion für das Telefonieren sowie einen USB-Anschluss besitzt. Die Rückfahrkamera ist besonders praktisch für die Rücksicht bei den Kofferaufbauten und bei beladener Pritsche. Und eine Servolenkung vereinfacht Lenkmanöver bei niedriger Geschwindigkeit. Auch ABS sowie eine Berganfahrhilfe sind bereits serienmäßig verbaut.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Für ein Fahrzeug der Fahrzeugklasse L7e ist der Tropos Able recht schwer. Mit Batterien wiegt der Able XT1 knapp 900 Kilogramm, als XT2 sogar eine

Tonne. Da L7e-Nutzfahrzeuge ohne Akkus nicht mehr als 600 Kilogramm wiegen dürfen, scheinen die Akkus für mehr als einen erheblichen Teil des Gewichts verantwortlich zu sein. Dies ist natürlich von Nachteil auf Grünflächen und in Parks, wo mehr Gewicht auch mehr Belastung für den Rasen bedeutet. Dafür punktet der Tropos mit einem Wendekreis von knapp 4 Meter. Als Zusatzausstattung ist eine Databox erhältlich, mit der man mehrere Able-Fahrzeuge vernetzen kann, um beispielsweise das Flottenmanagement zu optimieren oder das sogenannte „Internet der Dinge“ auf die Fahrzeuge des Bestandes anzuwenden. Für Kommunen bietet Tropos an, den Able ab Werk mit oranger Folierung (inklusive rot-weißer Streifen) zu bekleben. Auch an das eigene Firmendesign angelehnte Folierungen sind gegen Aufpreis möglich.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Den Energieverbrauch gibt Tropos mit 12,7 - 11,1 kWh (XT1) bzw. 13,4 - 11,9 kWh (XT2) auf 100 km an. Ein Verbrauch von 12 kWh pro 100 km würde bei Strompreisen von 30 Cent pro kWh zu Energiekosten von 3,60 Euro pro 100 km führen. Ein Solarmodul für mehr Reichweite ist nicht verfügbar.



# Tropos Able XT1

 <b>106 km</b> Reichweite	 Ladezeit	 <b>580 kg</b> Zuladung	 <b>65 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€27,000.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>516,40 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	1900 mm	Garantie Akku	5 Jahre
Reichweite Lithium	106 km	Länge:	3700 mm	Garantie Fahrzeug	2 Jahre
km/h	65 km/h	Radstand:	0 -	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1400 mm	Kapazität SLA Akku	--
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	2200 mm x 1400 mm	Kapazität Lithium Akku	13 kWh
Schnellladung		Höhe:	0 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	10 kw	Breite	1400 mm	Verbrauch	12 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie: Genaue Preise gibt es für den Tropos Able XT derzeit nur auf Anfrage. Aber da das vorherige Modell XT mit 13 kWh-Lithium-Ionen-Akku bei 25.700 Euro und als 26 kWh-Variante bei 30.700 Euro startete, dürften die heutigen Preise noch höher liegen. Damit ist der Tropos definitiv kein Schnäppchen. Der Akku ist allerdings immer mit im Preis inbegriffen und kann nicht dazu gemietet werden. Die Garantie auf das Fahrzeug beträgt 2 Jahre, auf die Batterie gibt es 5 Jahre.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	3/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>2/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Tropos Able XT ist ein Leichtelektrotransporter der Klasse L7e mit einer Nutzlast von bis zu 700 Kilogramm Nutzlast. Das Fahrzeug kann in zwei Akkuvarianten mit 65 bzw. 85 km/h Höchstgeschwindigkeit erworben werden.

## Laderaum & Flexibilität

**Konzept & Fahrzeugvarianten** Der Tropos Able ist ein Elektrotransporter der Klasse L7e mit verschiedenen Aufbauarten, welcher hierzulande gleich unter mehreren Namen bekannt ist. Neben der Marke Tropos vertreibt ihn auch die Firma "Zhidou Cars" unter der Bezeichnung „Cenntro Metro“. Außerdem gibt es ein baugleiches Modell noch unter dem Namen "E-Formica 500" sowie „Sevic e500V“ auf dem deutschen Markt angeboten. Hier werden wir uns allerdings auf den Tropos Able XT konzentrieren, welcher in zwei Akku-Varianten angeboten wird: als XT1 sowie XT 2. Die Bezeichnungen unterscheiden die Form der Batterie: so besitzt XT1 einen Lithium-Ionen-Akku mit 13 kWh, während der XT 2 bis zu 26 kWh die Energie speichern übernehmen. Der Tropos Able zielt auf Kunden wie Städte und Kommunen sowie Handwerk und Industrie ab. So gibt es in mit in zwei Aufbauvarianten: der Koffer-Version mit einem Ladevolumen von rund 3.300 Liter sowie als Pritsche mit einer Ladefläche von knapp drei Quadratmetern. In beiden Fällen besitzt das Fahrzeug eine Breite von 1,40 Meter. Weitere Aufbauvarianten sind laut Tropos auch möglich.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Der Koffer des Tropos Able hat eine Länge von 2,20 Meter, eine Höhe von 1,15 Meter und ist 1,35 Meter breit. Dadurch ergibt sich ein Ladevolumen von knapp 3.300 Liter, welches durch geteilte Hecktüren sowie eine seitliche Klapptür (rechts) be- und entladbar ist. Als Pritschenwagen hat die Ladefläche die gleichen Maße, abgesehen natürlich von der Höhe. Die Bodenplatte bildet eine 18mm dicke Siebdruckplatte, welche mit 4 Zurr-Ringen versehen ist. Gegen Aufpreis ist der Able auch mit einem Transportgestell verfügbar, welches zum Beispiel mit einem Laubgitter für Landschaftsbaubetriebe geliefert werden kann. Auch eine Plane mit Gestell kann auf Basis dessen aufgebaut werden und erweitert somit den Einsatzbereich des Tropos. Die Nutzlast des Tropos Able liegt je nach Ausstattung bei maximal 580 Kilogramm beim XT1 sowie bis zu 700 Kilogramm beim XT2, wobei hier noch kein Fahrer mit eingerechnet ist. Optional ist eine Anhängerkupplung verfügbar, die maximal 300 Kilogramm ziehen kann.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Der Antrieb des Tropos Able wird von einem 10 kW-Elektromotor übernommen. Während die XT1-Modelle eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h erreichen, kann der Able als XT2 maximal 85 Km/h fahren. Der Antrieb erfolgt über die Hinterachse, um auch bei hoher Beladung eine sichere Straßenlage zu ermöglichen. Mit dem 13 kWh-Akku soll der Tropos Able eine Reichweite von 106 bis 121 Kilometern laut WLTP-Zyklus erreichen. Bei der großen Akku-Variante mit der doppelten Kapazität liegt die Reichweite bei 203 bis 229 Kilometer. Tropos gibt für beide Fahrzeuge sogar eine "praxiserprobte Reichweite" von 130 bzw. 260 Kilometer an. Für urbane Zwecke genügt somit die kleinere Variante, während für längere Strecken der XT2 nötig ist. Die Aufladung erfolgt bei allen Versionen über einen handelsüblichen 230 Volt-Stecker. Leider finden sich keine offiziellen Angaben oder auch Praxisberichte dazu, wieviel Zeit eine Aufladung des Tropos Able in Anspruch nimmt. Für etwas längere Reichweite sorgt eine Rekuperation der Bremsenergie, welche den Akku während der Fahrt wieder auflädt.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** In der Serienausstattung des Elektrotransporter finden sich einige nützliche Helfer für den Alltagsgebrauch. So sind die Modelle mit einem Radio mit Multifunktions-Touchscreen ausgestattet, welches ebenso eine Bluetooth-Freisprechfunktion für das Telefonieren sowie einen USB-Anschluss besitzt. Die Rückfahrkamera ist besonders praktisch für die Rücksicht bei den Kofferaufbauten und bei beladener Pritsche. Und eine Servolenkung vereinfacht Lenkmanöver bei niedriger Geschwindigkeit. Auch ABS sowie eine Berganfahrhilfe sind bereits serienmäßig verbaut.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Für ein Fahrzeug der Fahrzeugklasse L7e ist der Tropos Able recht schwer. Mit Batterien wiegt der Able XT1 knapp 900 Kilogramm, als XT2 sogar eine

Tonne. Da L7e-Nutzfahrzeuge ohne Akkus nicht mehr als 600 Kilogramm wiegen dürfen, scheinen die Akkus für mehr als einen erheblichen Teil des Gewichts verantwortlich zu sein. Dies ist natürlich von Nachteil auf Grünflächen und in Parks, wo mehr Gewicht auch mehr Belastung für den Rasen bedeutet. Dafür punktet der Tropos mit einem Wendekreis von knapp 4 Meter. Als Zusatzausstattung ist eine Databox erhältlich, mit der man mehrere Able-Fahrzeuge vernetzen kann, um beispielsweise das Flottenmanagement zu optimieren oder das sogenannte „Internet der Dinge“ auf die Fahrzeuge des Bestandes anzuwenden. Für Kommunen bietet Tropos an, den Able ab Werk mit oranger Folierung (inklusive rot-weißer Streifen) zu bekleben. Auch an das eigene Firmendesign angelehnte Folierungen sind gegen Aufpreis möglich.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Den Energieverbrauch gibt Tropos mit 12,7 - 11,1 kWh (XT1) bzw. 13,4 - 11,9 kWh (XT2) auf 100 km an. Ein Verbrauch von 12 kWh pro 100 km würde bei Strompreisen von 30 Cent pro kWh zu Energiekosten von 3,60 Euro pro 100 km führen. Ein Solarmodul für mehr Reichweite ist nicht verfügbar.





# Tropos Able XT2 Kipper

 <b>203 km</b> Reichweite	 <b>Ladezeit</b>	 <b>700 kg</b> Zuladung	 <b>85 km/h</b> V-Max	 <b>Kipper</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€31,000.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>577,13 €</b>	

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße	Förderhöhe
Reichweite SLA		Höhe:	0 mm
Reichweite Lithium	203 km	Länge:	3700 mm
km/h	85 km/h	Radstand:	0 -
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1400 mm
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	2200 mm x 1400 mm
Schnellladung		Höhe:	0 mm
Leistung	10 kw	Breite	1400 mm
			Garantie Akku: 5 Jahre
			Garantie Fahrzeug: 2 Jahre
			Verfügbarkeit: keine Angabe
			Kapazität SLA Akku: --
			Kapazität Lithium Akku: 26 kWh
			Batterie inklusive: keine Angabe
			Verbrauch: 12 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie: Genaue Preise gibt es für den Tropos Able XT derzeit nur auf Anfrage. Aber da das vorherige Modell XT mit 13 kWh-Lithium-Ionen-Akku bei 25.700 Euro und als 26 kWh-Variante bei 30.700 Euro startete, dürften die heutigen Preise noch höher liegen. Damit ist der Tropos definitiv kein Schnäppchen. Der Akku ist allerdings immer mit im Preis inbegriffen und kann nicht dazu gemietet werden. Die Garantie auf das Fahrzeug beträgt 2 Jahre, auf die Batterie gibt es 5 Jahre.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	3/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>2/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Tropos Able XT ist ein Leichtelektrotransporter der Klasse L7e mit einer Nutzlast von bis zu 700 Kilogramm Nutzlast. Das Fahrzeug kann in zwei Akkuvarianten mit 65 bzw. 85 km/h Höchstgeschwindigkeit erworben werden.

## Laderaum & Flexibilität

**Konzept & Fahrzeugvarianten** Der Tropos Able ist ein Elektrotransporter der Klasse L7e mit verschiedenen Aufbauarten, welcher hierzulande gleich unter mehreren Namen bekannt ist. Neben der Marke Tropos vertreibt ihn auch die Firma "Zhidou Cars" unter der Bezeichnung „Cenntro Metro“. Außerdem gibt es ein baugleiches Modell noch unter dem Namen "E-Formica 500" sowie „Sevic e500V“ auf dem deutschen Markt angeboten. Hier werden wir uns allerdings auf den Tropos Able XT konzentrieren, welcher in zwei Akku-Varianten angeboten wird: als XT1 sowie XT 2. Die Bezeichnungen unterscheiden die Form der Batterie: so besitzt XT1 einen Lithium-Ionen-Akku mit 13 kWh, während der XT 2 bis zu 26 kWh die Energie speichern übernehmen. Der Tropos Able zielt auf Kunden wie Städte und Kommunen sowie Handwerk und Industrie ab. So gibt es in mit in zwei Aufbauvarianten: der Koffer-Version mit einem Ladevolumen von rund 3.300 Liter sowie als Pritsche mit einer Ladefläche von knapp drei Quadratmetern. In beiden Fällen besitzt das Fahrzeug eine Breite von 1,40 Meter. Weitere Aufbauvarianten sind laut Tropos auch möglich.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Der Koffer des Tropos Able hat eine Länge von 2,20 Meter, eine Höhe von 1,15 Meter und ist 1,35 Meter breit. Dadurch ergibt sich ein Ladevolumen von knapp 3.300 Liter, welches durch geteilte Hecktüren sowie eine seitliche Klapptür (rechts) be- und entladbar ist. Als Pritschenwagen hat die Ladefläche die gleichen Maße, abgesehen natürlich von der Höhe. Die Bodenplatte bildet eine 18mm dicke Siebdruckplatte, welche mit 4 Zurr-Ringen versehen ist. Gegen Aufpreis ist der Able auch mit einem Transportgestell verfügbar, welches zum Beispiel mit einem Laubgitter für Landschaftsbaubetriebe geliefert werden kann. Auch eine Plane mit Gestell kann auf Basis dessen aufgebaut werden und erweitert somit den Einsatzbereich des Tropos. Die Nutzlast des Tropos Able liegt je nach Ausstattung bei maximal 580 Kilogramm beim XT1 sowie bis zu 700 Kilogramm beim XT2, wobei hier noch kein Fahrer mit eingerechnet ist. Optional ist eine Anhängerkupplung verfügbar, die maximal 300 Kilogramm ziehen kann.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Der Antrieb des Tropos Able wird von einem 10 kW-Elektromotor übernommen. Während die XT1-Modelle eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h erreichen, kann der Able als XT2 maximal 85 Km/h fahren. Der Antrieb erfolgt über die Hinterachse, um auch bei hoher Beladung eine sichere Straßenlage zu ermöglichen. Mit dem 13 kWh-Akku soll der Tropos Able eine Reichweite von 106 bis 121 Kilometern laut WLTP-Zyklus erreichen. Bei der großen Akku-Variante mit der doppelten Kapazität liegt die Reichweite bei 203 bis 229 Kilometer. Tropos gibt für beide Fahrzeuge sogar eine "praxiserprobte Reichweite" von 130 bzw. 260 Kilometer an. Für urbane Zwecke genügt somit die kleinere Variante, während für längere Strecken der XT2 nötig ist. Die Aufladung erfolgt bei allen Versionen über einen handelsüblichen 230 Volt-Stecker. Leider finden sich keine offiziellen Angaben oder auch Praxisberichte dazu, wieviel Zeit eine Aufladung des Tropos Able in Anspruch nimmt. Für etwas längere Reichweite sorgt eine Rekuperation der Bremsenergie, welche den Akku während der Fahrt wieder auflädt.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** In der Serienausstattung des Elektrotransporter finden sich einige nützliche Helfer für den Alltagsgebrauch. So sind die Modelle mit einem Radio mit Multifunktions-Touchscreen ausgestattet, welches ebenso eine Bluetooth-Freisprechfunktion für das Telefonieren sowie einen USB-Anschluss besitzt. Die Rückfahrkamera ist besonders praktisch für die Rücksicht bei den Kofferaufbauten und bei beladener Pritsche. Und eine Servolenkung vereinfacht Lenkmanöver bei niedriger Geschwindigkeit. Auch ABS sowie eine Berganfahrhilfe sind bereits serienmäßig verbaut.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Für ein Fahrzeug der Fahrzeugklasse L7e ist der Tropos Able recht schwer. Mit Batterien wiegt der Able XT1 knapp 900 Kilogramm, als XT2 sogar eine

Tonne. Da L7e-Nutzfahrzeuge ohne Akkus nicht mehr als 600 Kilogramm wiegen dürfen, scheinen die Akkus für mehr als einen erheblichen Teil des Gewichts verantwortlich zu sein. Dies ist natürlich von Nachteil auf Grünflächen und in Parks, wo mehr Gewicht auch mehr Belastung für den Rasen bedeutet. Dafür punktet der Tropos mit einem Wendekreis von knapp 4 Meter. Als Zusatzausstattung ist eine Databox erhältlich, mit der man mehrere Able-Fahrzeuge vernetzen kann, um beispielsweise das Flottenmanagement zu optimieren oder das sogenannte „Internet der Dinge“ auf die Fahrzeuge des Bestandes anzuwenden. Für Kommunen bietet Tropos an, den Able ab Werk mit oranger Folierung (inklusive rot-weißer Streifen) zu bekleben. Auch an das eigene Firmendesign angelehnte Folierungen sind gegen Aufpreis möglich.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Den Energieverbrauch gibt Tropos mit 12,7 - 11,1 kWh (XT1) bzw. 13,4 - 11,9 kWh (XT2) auf 100 km an. Ein Verbrauch von 12 kWh pro 100 km würde bei Strompreisen von 30 Cent pro kWh zu Energiekosten von 3,60 Euro pro 100 km führen. Ein Solarmodul für mehr Reichweite ist nicht verfügbar.



# Tropos Able XT2

 <b>203 km</b> Reichweite	 Ladezeit	 <b>700 kg</b> Zuladung	 <b>85 km/h</b> V-Max	 <b>Pritsche</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€31,000.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>577,13 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	L7E	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	1900 mm	Garantie Akku	5 Jahre
Reichweite Lithium	203 km	Länge:	3700 mm	Garantie Fahrzeug	2 Jahre
km/h	85 km/h	Radstand:	0 -	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel		Breite:	1400 mm	Kapazität SLA Akku	--
Ladezeit 230V-Steckdose		Laderaum-Maße:	2200 mm x 1400 mm	Kapazität Lithium Akku	26 kWh
Schnellladung		Höhe:	0 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	10 kw	Breite	1400 mm	Verbrauch	12 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie: Genaue Preise gibt es für den Tropos Able XT derzeit nur auf Anfrage. Aber da das vorherige Modell XT mit 13 kWh-Lithium-Ionen-Akku bei 25.700 Euro und als 26 kWh-Variante bei 30.700 Euro startete, dürften die heutigen Preise noch höher liegen. Damit ist der Tropos definitiv kein Schnäppchen. Der Akku ist allerdings immer mit im Preis inbegriffen und kann nicht dazu gemietet werden. Die Garantie auf das Fahrzeug beträgt 2 Jahre, auf die Batterie gibt es 5 Jahre.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	3/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	4/5
<b>Gesamt</b>	<b>2/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Tropos Able XT ist ein Leichtelektrotransporter der Klasse L7e mit einer Nutzlast von bis zu 700 Kilogramm Nutzlast. Das Fahrzeug kann in zwei Akkuvarianten mit 65 bzw. 85 km/h Höchstgeschwindigkeit erworben werden.

## Laderaum & Flexibilität

**Konzept & Fahrzeugvarianten** Der Tropos Able ist ein Elektrotransporter der Klasse L7e mit verschiedenen Aufbauarten, welcher hierzulande gleich unter mehreren Namen bekannt ist. Neben der Marke Tropos vertreibt ihn auch die Firma "Zhidou Cars" unter der Bezeichnung „Cenntro Metro“. Außerdem gibt es ein baugleiches Modell noch unter dem Namen "E-Formica 500" sowie „Sevic e500V“ auf dem deutschen Markt angeboten. Hier werden wir uns allerdings auf den Tropos Able XT konzentrieren, welcher in zwei Akku-Varianten angeboten wird: als XT1 sowie XT 2. Die Bezeichnungen unterscheiden die Form der Batterie: so besitzt XT1 einen Lithium-Ionen-Akku mit 13 kWh, während der XT 2 bis zu 26 kWh die Energie speichern übernehmen. Der Tropos Able zielt auf Kunden wie Städte und Kommunen sowie Handwerk und Industrie ab. So gibt es in mit in zwei Aufbauvarianten: der Koffer-Version mit einem Ladevolumen von rund 3.300 Liter sowie als Pritsche mit einer Ladefläche von knapp drei Quadratmetern. In beiden Fällen besitzt das Fahrzeug eine Breite von 1,40 Meter. Weitere Aufbauvarianten sind laut Tropos auch möglich.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Der Koffer des Tropos Able hat eine Länge von 2,20 Meter, eine Höhe von 1,15 Meter und ist 1,35 Meter breit. Dadurch ergibt sich ein Ladevolumen von knapp 3.300 Liter, welches durch geteilte Hecktüren sowie eine seitliche Klapptür (rechts) be- und entladbar ist. Als Pritschenwagen hat die Ladefläche die gleichen Maße, abgesehen natürlich von der Höhe. Die Bodenplatte bildet eine 18mm dicke Siebdruckplatte, welche mit 4 Zurr-Ringen versehen ist. Gegen Aufpreis ist der Able auch mit einem Transportgestell verfügbar, welches zum Beispiel mit einem Laubgitter für Landschaftsbaubetriebe geliefert werden kann. Auch eine Plane mit Gestell kann auf Basis dessen aufgebaut werden und erweitert somit den Einsatzbereich des Tropos. Die Nutzlast des Tropos Able liegt je nach Ausstattung bei maximal 580 Kilogramm beim XT1 sowie bis zu 700 Kilogramm beim XT2, wobei hier noch kein Fahrer mit eingerechnet ist. Optional ist eine Anhängerkupplung verfügbar, die maximal 300 Kilogramm ziehen kann.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Der Antrieb des Tropos Able wird von einem 10 kW-Elektromotor übernommen. Während die XT1-Modelle eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h erreichen, kann der Able als XT2 maximal 85 Km/h fahren. Der Antrieb erfolgt über die Hinterachse, um auch bei hoher Beladung eine sichere Straßenlage zu ermöglichen. Mit dem 13 kWh-Akku soll der Tropos Able eine Reichweite von 106 bis 121 Kilometern laut WLTP-Zyklus erreichen. Bei der großen Akku-Variante mit der doppelten Kapazität liegt die Reichweite bei 203 bis 229 Kilometer. Tropos gibt für beide Fahrzeuge sogar eine "praxiserprobte Reichweite" von 130 bzw. 260 Kilometer an. Für urbane Zwecke genügt somit die kleinere Variante, während für längere Strecken der XT2 nötig ist. Die Aufladung erfolgt bei allen Versionen über einen handelsüblichen 230 Volt-Stecker. Leider finden sich keine offiziellen Angaben oder auch Praxisberichte dazu, wieviel Zeit eine Aufladung des Tropos Able in Anspruch nimmt. Für etwas längere Reichweite sorgt eine Rekuperation der Bremsenergie, welche den Akku während der Fahrt wieder auflädt.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** In der Serienausstattung des Elektrotransporter finden sich einige nützliche Helfer für den Alltagsgebrauch. So sind die Modelle mit einem Radio mit Multifunktions-Touchscreen ausgestattet, welches ebenso eine Bluetooth-Freisprechfunktion für das Telefonieren sowie einen USB-Anschluss besitzt. Die Rückfahrkamera ist besonders praktisch für die Rücksicht bei den Kofferaufbauten und bei beladener Pritsche. Und eine Servolenkung vereinfacht Lenkmanöver bei niedriger Geschwindigkeit. Auch ABS sowie eine Berganfahrhilfe sind bereits serienmäßig verbaut.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Für ein Fahrzeug der Fahrzeugklasse L7e ist der Tropos Able recht schwer. Mit Batterien wiegt der Able XT1 knapp 900 Kilogramm, als XT2 sogar eine

Tonne. Da L7e-Nutzfahrzeuge ohne Akkus nicht mehr als 600 Kilogramm wiegen dürfen, scheinen die Akkus für mehr als einen erheblichen Teil des Gewichts verantwortlich zu sein. Dies ist natürlich von Nachteil auf Grünflächen und in Parks, wo mehr Gewicht auch mehr Belastung für den Rasen bedeutet. Dafür punktet der Tropos mit einem Wendekreis von knapp 4 Meter. Als Zusatzausstattung ist eine Databox erhältlich, mit der man mehrere Able-Fahrzeuge vernetzen kann, um beispielsweise das Flottenmanagement zu optimieren oder das sogenannte „Internet der Dinge“ auf die Fahrzeuge des Bestandes anzuwenden. Für Kommunen bietet Tropos an, den Able ab Werk mit oranger Folierung (inklusive rot-weißer Streifen) zu bekleben. Auch an das eigene Firmendesign angelehnte Folierungen sind gegen Aufpreis möglich.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Den Energieverbrauch gibt Tropos mit 12,7 - 11,1 kWh (XT1) bzw. 13,4 - 11,9 kWh (XT2) auf 100 km an. Ein Verbrauch von 12 kWh pro 100 km würde bei Strompreisen von 30 Cent pro kWh zu Energiekosten von 3,60 Euro pro 100 km führen. Ein Solarmodul für mehr Reichweite ist nicht verfügbar.



# VW ABT e-Caddy

 <b>141 km</b> Reichweite	 <b>5 h</b> Ladezeit	 <b>539 kg</b> Zuladung	 <b>90 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
---	--	---	---	--

Preis (brutto)	<b>€29,900.00</b>	Leasingrate (mtl.)	<b>571,86 €</b>
----------------	-------------------	--------------------	-----------------

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	N1	Fahrzeugmaße	Förderhöhe		
Reichweite SLA		Höhe:	0 mm	Garantie Akku	8 Jahre
Reichweite Lithium	141 km	Länge:	4880 mm	Garantie Fahrzeug	
km/h	90 km/h	Radstand:	0 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	5 h	Breite:	0 mm	Kapazität SLA Akku	--
Ladezeit 230V-Steckdose	5 h	Laderaum-Maße:	0 mm x 0 mm	Kapazität Lithium Akku	37,3 kWh
Schnellladung		Höhe:	0 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	83 kW	Breite	0 mm	Verbrauch	26,4 kWh

## Testfazit

Mit dem e-Caddy haben VW und ABT einen Elektrotransporter auf dem Markt, der dank cleverer Akku-Verbauung mit einem hohen Ladevolumen punkten kann. Auch die Reichweiten sind für ein Fahrzeug dieser Leistung recht ordentlich. Dass das Fahrzeug nur als Leasingmodell verfügbar ist, könnte allerdings manche potenziellen Kunden abschrecken.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	2/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	4/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	2/5
Preise & Garantie	3/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Mit Fahrzeugen wie dem e-Up! und dem e-Golf hat Volkswagen schon eine Weile Elektrofahrzeuge im Angebot. Für seine Transporter setzt der Konzern in Sachen Elektromobilität auf die Marke ABT, die sonst vor allem das Tuning von Volkswagen-Modellen übernimmt. Neben dem Elektro-T6 namens ABT E-Transporter 6.1 gibt es auch noch den VW ABT e-Caddy. Dieser ist allerdings nur als Leasingmodell erhältlich. Den elektrischen Caddy gibt es als Kastenwagen mit zwei Sitzen sowie als Kombi-Version als 5-Sitzer mit Fenstern im hinteren Teil des Fahrzeugs. Der e-Caddy basiert auf dem Caddy Maxi und hat eine Länge von 4,88 Meter und ist nur in einer Elektromotor-Version sowie einem Akku verfügbar. Wählen kann der Kunde hier allerdings zwischen zwei Geschwindigkeits-Varianten: So gibt es ihn mit 90 Km/h und 120 Km/h Höchstgeschwindigkeit, wobei sich dabei auch die Reichweiten unterscheiden.

## Laderaum & Flexibilität

**Laderaum & Flexibilität (2/5)** Da die Akkus unter dem Fahrzeugboden gelagert sind, gleicht das Platzangebot des e-Caddy dem eines "normalen" Caddy. Das Fahrzeug hat als Kastenwagen somit ein maximales Ladevolumen von 4.200 Liter, welches über eine nach oben schwenkende Heckklappe sowie über eine seitliche Schiebetür rechts beladen werden kann. Auf Wunsch ist auch eine zweite Schiebetür erhältlich. Der Laderaum hat dabei eine Länge von 1,78 Meter und eine Höhe von 1,24 Meter. Die Ladekante befindet sich 58 Zentimeter über dem Boden, während die Nutzlast laut Hersteller bei 539 Kilogramm liegt.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Der Elektromotor des VW ABT e-Caddy hat eine Leistung von 83 kW Leistung und ein Drehmoment von 200 Nm. In Sachen Höchstgeschwindigkeit ist das Fahrzeug auf 90 Km/h bzw. 120 Km/h begrenzt. Dadurch ergeben sich auch unterschiedliche Reichweiten, die ABT mit maximal 159 km (90 Km/h) und maximal 141 km (120 Km/h) nach dem WLTP-Zyklus angibt. Die Energie wird in einem Akku mit einer Kapazität von 37,3 kWh gespeichert, welcher laut Hersteller in 5 Stunden an einer 7,2 kW-Wallbox zu 80% geladen werden kann. An einer Schnellladestation mit 50 kW soll die 80%-Aufladung in rund 50 Minuten erledigt sein. Während der Fahrt holt sich das Fahrzeug außerdem Bremsenergie per sogenannter Rekuperation zurück.

## Komfort & Ausstattung

Die Ausstattung des VW ABT e-Caddy entspricht dem der Verbrenner-Version und ist dementsprechend umfassend. Der Elektrotransporter verfügt aber über ein Kombiinstrument, welches dem Fahrer anzeigt, wenn Bremsenergie zurückgewonnen wird.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Der Elektromotor des VW ABT e-Caddy ist mit 83 kW Leistung und einem Drehmoment von 200 Nm sehr kräftig. Allerdings ist der Elektrotransporter mehr als 150 Kilogramm schwerer als der herkömmliche Caddy, was sich laut Testberichten auch auf den Antritt auswirkt.

## Umwelt

Der Verbrauch liegt bei den beiden Versionen bei 23,3 – 26,8 kWh/100 km für das langsamere Modell sowie 26,4 – 30,3 kWh/100 km für den schnellen e-Caddy. Für ein Fahrzeug dieser Größe recht hoch. So ergeben sich Energiekosten von 7,00 bis 9,00 Euro pro 100 Kilometer bei einem Strompreis von 30 Cent pro kWh.

## Preise & Garantie

Der e-Caddy ist nur als Leasingmodell erhältlich. Die Raten orientieren sich an einem Basispreis von 29.990 Euro und beginnen bei 293 Euro netto pro Monat. In Sachen Garantie gibt der Hersteller für die Batterie ganze 8 Jahre bzw. 160.000 Kilometer bei einer Restkapazität von 70%.



# VW ABT e-Transporter 6.1

 <b>106 km</b> Reichweite	 <b>5 h</b> Ladezeit	 <b>1096 kg</b> Zuladung	 <b>90 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€44,990.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>837,58 €</b>

## Datenblatt

Grundlagen		Maße		Details	
Klasse:	N1	Fahrzeugmaße		Förderhöhe	
Reichweite SLA		Höhe:	0 mm	Garantie Akku	8 Jahre
Reichweite Lithium	106 km	Länge:	0 mm	Garantie Fahrzeug	2 Jahre
km/h	90 km/h	Radstand:	0 mm	Verfügbarkeit	keine Angabe
Ladezeit Typ-2-Kabel	5 h	Breite:	0 mm	Kapazität SLA Akku	--
Ladezeit 230V-Steckdose	5 h	Laderaum-Maße:	0 mm x 0 mm	Kapazität Lithium Akku	37,3 kWh
Schnellladung		Höhe:	0 mm	Batterie inklusive	keine Angabe
Leistung	83 kW	Breite	0 mm	Verbrauch	31,0 kWh

## Testfazit

Preise & Garantie Der Einstiegspreis des elektrischen T6 beträgt stolze 44.990 Euro netto. Bei einem Mehrwertsteuersatz von 19% kostet der VW ABT also mehr als 53.000 Euro brutto. Vergleichbare Version des Verbrenner-Modells sind rund 20.000 billiger. Die Leasingraten beginnen dementsprechend bei satten 459 pro Monat. ABT wie VW geben grundsätzlich 2 Jahre Herstellergarantie, so auch beim Elektrotransporter. Diese kann optional auf bis zu 5 Jahre verlängert werden. Ob es eine eigenständige Akku-Garantie gibt, ist leider nirgends offiziell angegeben.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	0/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	3/5
Bedienung & Fahrbetrieb	4/5
Umwelt	0/5
Preise & Garantie	2/5
<b>Gesamt</b>	<b>3/5</b>



## Konzept & Fahrzeugvarianten

Der VW ABT e-Transporter ist ein elektrischer Kastenwagen der Fahrzeugklasse N1, der eine Zuladung von mehr als 1.000 Kilogramm aufnehmen kann und mit 90 km/h bzw. 120 km/h Höchstgeschwindigkeit verfügbar ist.

## Laderaum & Flexibilität

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Wie der VW ABT e-Caddy wird auch die elektrische Version des sehr verbreiteten T6-Transporters nicht komplett von Volkswagen produziert, sondern vom Tuning-Partner ABT umgebaut. So ist der VW ABT e-Transporter 6.1 im Prinzip ein normaler VW T6, dessen Verbrennungsmotor einfach mit einem Elektromotor getauscht wurde. Das macht den ABT 6.1 zum einen nicht gerade billig und zum anderen etwas altbacken. Auffällig ist die vergleichsweise schlechte Informationslage, die für einen riesigen Konzern wie Volkswagen sehr überraschend ist. Es gibt kaum Pressefotos und auch die technischen Daten umfassen wirklich nur die nötigsten Angaben. Allerdings gibt es beim e-Transporter sowieso nicht viel Auswahl. Das Fahrzeug ist entweder als Kastenwagen oder Kombi verfügbar. Weitere Entscheidungsmöglichkeiten gibt es nicht.

## Antrieb & Aufladung

**Laderaum & Flexibilität** Der Laderaum des VW ABT e-Transporter 6.1 hat wie sein Verbrenner-Geschwisterchen eine Ladelänge von 2,72 Meter, eine Breite von 1,70 Meter sowie eine Höhe von 1,41 Meter. Somit beträgt das Ladevolumen rund 6,5 m<sup>3</sup>. Beladen wird wie üblich beim T6 über eine nach oben öffnende Heckklappe bzw. geteilte Hecktüren sowie über eine seitliche Schiebetür. Optional ist auch eine zweite seitliche Schiebetür verfügbar. Die Zuladung gibt der Hersteller mit 1.096 Kilogramm, somit sind auch bei einem kräftigeren Fahrer eine Tonne Nutzlast drin. Die Anhängelast liegt bei 750 Kilogramm, wobei die Reichweite mit Anhänger natürlich deutlich gesenkt werden dürfte.

## Komfort & Ausstattung

**Antrieb & Aufladung** Der von ABT verbaute Elektromotor hat eine Leistung von 83 kW und ein maximales Drehmoment von 200 Nm. So kommt der e-Transporter 6.1 ordentlich vom Fleck, ohne allerdings besonders flott unterwegs zu sein. Serienmäßig ist das Fahrzeug auf eine Höchstgeschwindigkeit von 90 Km/h begrenzt, die optional auf 120 Km/h erweitert werden kann. Der rund 330 Kilogramm schwere Akku des Fahrzeugs hat eine Kapazität von 37,3 kWh. So soll eine Reichweite von 106 bis 138 Kilometer erreicht werden. Mit Zuladung und so mancher roten Ampel kann der e-Transporter 6.1 also schnell mal weniger als 100 Kilometer erreichen. Da kommen die meisten seiner Konkurrenten deutlich weiter.

## Bedienung und Fahrbetrieb

**Komfort & Ausstattung** Da es sich um reine Umbauten der Verbrenner-Modelle handelt, basiert auch die Ausstattung des e-Transporters 6.1 auf den herkömmlichen T6-Versionen. Während das Fahrzeug somit zwar serienmäßig über Helferlein wie elektrische Fensterheber verfügt, ist eine Klimaanlage leider nicht einmal gegen Aufpreis erhältlich.

## Umwelt

**Bedienung & Fahrbetrieb** Recht ungewöhnlich für ein Elektrofahrzeug ist das Doppelkupplungsgetriebe. Während die meisten elektrischen Modelle ohne Abstufungen abkommen, werden bei der Fahrt des VW ABT e-Transporter 6.1 drei "Gänge" automatisch geschaltet. Dies führt laut Tests allerdings zu Lücken in der Beschleunigung von rund einer Sekunde.

## Preise & Garantie

**Umwelt** Der Verbrauch von 27 - 31 kWh (90 Km/h-Version) bzw. 31 - 35 kWh (120 Km/h-Version) ist höher als bei vergleichbaren Elektrotransportern. Die Kosten auf 100 Kilometer liegen bei einem Strompreis von 30 Cent pro kWh zwischen 8,10 Euro und 10,50 Euro. Ein Solarmodul für eine längere Reichweite ist leider nicht verfügbar.



# VW e-Crafter

 <b>120 km</b> Reichweite	 <b>5.3 h</b> Ladezeit	 <b>982 kg</b> Zuladung	 <b>90 km/h</b> V-Max	 <b>Kasten</b> Kategorie
Preis (brutto)	<b>€53,900.00</b>		Leasingrate (mtl.)	<b>1.003,45 €</b>

## Datenblatt

### Grundlagen

### Maße

### Details

Klasse:	N1	Fahrzeugmaße	Förderhöhe
Reichweite SLA		Höhe:	2590 mm
Reichweite Lithium	120 km	Länge:	5986 mm
km/h	90 km/h	Radstand:	3640 mm
Ladezeit Typ-2-Kabel	5.3 h	Breite:	2040 mm
Ladezeit 230V-Steckdose	5.3 h	Laderaum-Maße:	3450 mm x 1832 mm
Schnellladung	0.75 h	Höhe:	1881 mm
Leistung	85 kW	Breite	1832 mm
			Garantie Akku: 8 Jahre
			Garantie Fahrzeug: 2 Jahre
			Verfügbarkeit: keine Angabe
			Kapazität SLA Akku: --
			Kapazität Lithium Akku: 35.8 kWh
			Batterie inklusive: ja
			Verbrauch: 29 kWh

## Testfazit

Der VW e-Crafter war mit der erste der großen Elektro-Liefertransporter auf dem deutschen Markt. Mit seinem großen Platzangebot, seiner Nutzlast bis zu 1,72 Tonnen und der extrem komfortablen Ausstattung macht er ordentlich was her. Und seit der Preis deutlich gesenkt wurde, dürfte der Kaufanreiz noch mehr gestiegen sein. Gerade für den urbanen Lieferverkehr stellt das Fahrzeug eine echte elektrische Alternative dar.

Konzept & Fahrzeugvarianten	0/5
Laderaum & Flexibilität	2/5
Antrieb & Aufladung	3/5
Komfort & Ausstattung	5/5
Bedienung & Fahrbetrieb	0/5
Umwelt	3/5
Preise & Garantie	5/5
<b>Gesamt</b>	<b>3.6/5</b>

## Konzept & Fahrzeugvarianten

**\*\*Konzept & Fahrzeugvarianten\*\*** Mehr als 30 Jahre war der Volkswagen LT der große "Lasten-Transporter" des deutschen Autokonzerns. Seit dem Jahr 2006 ist der Nachfolger namens Crafter auf dem Markt. Die zweite und aktuelle Generation ist seit 2016 verfügbar, seit 2018 als elektrischer e-Crafter. Damit war VW der Konkurrenz wie Renault und Sprinter vorraus. Im Gegensatz zum Verbrenner-Crafter ist der e-Crafter nur in einer Größe erhältlich. Diese entspricht der Version L3H3 und hat eine Länge von 5,99 Meter sowie eine Fahrzeughöhe von 2,59 Meter. Auch beim Akku ist kein Wahl möglich. Der Kunde kann sich allerdings entscheiden, ob er die N1-Version mit maximal 3,5 Tonnen Gewicht oder die N2-Version mit maximal 4,25 Tonnen erwerben möchte. Dadurch ändern sich auch die Nutzlast sowie der benötigte Führerschein.

## Laderaum & Flexibilität

Der größte Konkurrent des VW e-Crafter dürfte der Mercedes-Benz eSprinter sein. In Sachen Ladevolumen kommt er mit 10,7 m<sup>3</sup> fast an den großen Elektrotransporter aus Stuttgart ran. Der Laderaum des Kastenwagens hat dabei eine Länge von 3,45 Meter, eine Breite von 1,83 Meter und ist mit 1,86 Meter hoch genug, um die Beladung im Stehen vorzunehmen. Als Hecköffnung dienen zwei Flügeltüren, des Weiteren ist eine seitliche Schiebetür serienmäßig dabei. Die Nutzlast hängt natürlich vom zulässigen Gesamtgewicht ab. Da das Leergewicht des e-Crafter bei 2.522 Kilogramm liegt, kann die 3,5 Tonnen-Version somit knapp 980 Kilogramm zu laden. Bei der schwereren N2-Variante sind hingegen stolze 1,72 Tonnen Zuladung möglich. Fahren mit Anhänger ist beim VW e-Crafter leider nicht möglich. Serienmäßig bietet VW keine weiteren Aufbau-Varianten an. Allerdings arbeitet der Konzern mit verschiedenen Partnern zusammen um individuelle Transportlösungen wie beispielsweise eine Kipper-, eine Minibus- oder Paketfahrzeug-Version anzubieten.

## Antrieb & Aufladung

**Antrieb & Aufladung** Unter der Haube arbeitet beim größten VW Transporter ein Elektromotor mit einer Spitzenleistung von 100 kW. Als Dauerleistung stehen 50 kW zur Verfügung. Das Drehmoment liegt bei 290 Nm, wodurch der e-Crafter auch beladen gut von der Stelle kommen sollte. Die Höchstgeschwindigkeit des Frontantriebs liegt bei 90 km/h abgeregelt. Da das Fahrzeug aber speziell für den urbanen Lieferbetrieb entwickelt wurde, dürfte Autobahnfahrten eher zur Seltenheit gehören. Den Energieverbrauch gibt VW kombiniert mit rund 21,5 kWh auf 100 Kilometer an, was allerdings nur unbeladen zu schaffen sein dürfte. Der Lithium-Ionen-Akku mit 35,8 kWh Kapazität soll damit laut NEFZ-Zyklus eine Reichweite von 173 Kilometer erreichen. Da dieser Zyklus aber recht unrealistische Bedingungen vorgibt, scheint eine maximale Wegstrecke von 120 Kilometer deutlich näher an der Wirklichkeit. Die Aufladung soll laut VW über eine 7,2 kW-Wallbox in 5 Stunden und 20 Minuten machbar sein. Eine Schnellladefunktion mit 40 kW Leistung soll das Fahrzeug in 45 Minuten auf 80% der Vollladung bringen.

## Komfort & Ausstattung

Um die Wünsche der Zielgruppe mit in den e-Crafter einfließen zu lassen, wurden einige Fahrzeuge vor Markteinführung an Tester verteilt. Die Analyse ergab, dass die Zielgruppe durchschnittlich 70 bis 100 Kilometer pro Tag zurücklegen, mit 50 bis 100 Zwischenstopps. Deshalb hat sich VW dafür entschieden, den e-Crafter mit viel serienmäßiger Komfort-Ausstattung zum Kunden zu bringen. So ist das Fahrzeug ab Werk mit einem Navigationssystem, einer Klimaanlage, einer Rückfahrkamera mit Parkpilot, einer Berganfahrhilfe einer beheizbaren Frontscheibe sowie einer Sitzheizung ausgestattet. Damit dürfte das Fahrzeug ohne jegliche Zusatzkosten den Traum jedes Auslieferungsfahrer darstellen. Das Fahrzeug lässt sich außerdem mit verschiedene Assistenzsystemen wie Sensorbasierter Flankenschutz, Seitenwind-Assistent, Spurhalteassistent, Automatische Distanzregelung ACC und das Umfeldbeobachtungssystem "Front Assist" ausstatten.

## Bedienung und Fahrbetrieb

Trotz seiner Größe lässt sich der eCrafter einfach bedienen und rangieren. Der leise Antrieb des Wolfsburgers ist spritzig und punktet vor allem bei Spurwechseln im dichten Stadtverkehr. Die Fahrerkabine ist sehr komfortabel und geräumig. Die Höhe des Fahrzeugs bietet zudem eine gute Verkehrsübersicht. Die Ladekantenhöhe von 57cm ermöglicht jederzeit angenehmes Be- und Entladen. Für Transportunternehmen mit mehreren Fahrer:innen und Fahrzeugen bietet VW zudem das Flotten-Management-System "Connect Fleet" an. Hier können Flottenmanager den Überblick über alle Fahrzeuge

im Einsatz behalten. Zudem lassen sich Belege und das Fahrtenbuch per App bereits auf der Tour bearbeiten.

## Umwelt

Der Energieverbrauch des VW e-Crafter liegt kombiniert bei rund 29 kWh auf 100 km. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke rund 8,70 €. Ein zusätzliches Solarmodul für mehr Reichweite wird nicht angeboten.

## Preise & Garantie

Als der VW eCrafter auf den Markt kam, kostet er mindestens 69.500 Euro netto. Angesichts der Größe und Ausstattung kein wirklicher Wucher, trotzdem war es vielen Fuhrpark-Leitern zu teuer. Seit dem Modelljahr 2020 ist der e-Crafter deshalb ab 53.900 Euro zu haben und macht damit dem eSprinter von Mercedes-Benz ordentlich Konkurrenz. Volkswagen gibt grundsätzlich eine Herstellergarantie von 2 Jahren auf das Fahrzeug, welche auf maximal 5 Jahre verlängert werden kann. Auf den Akku gibt es sogar 8 Jahre bzw. 160.000 Kilometer Garantie bei korrektem Gebrauch und solange die Kapazität der Batterie über 70% liegt.